

Classification should comply with regulations road safety or operation of transport persons who are driving

Класифікація слідів порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами

Yuliana Nahorniak

Key words:

classification, accident, traces of vehicle inspection, trace picture.

Ключові слова:

класифікація, дорожньо-транспортна пригода, сліди транспортного засобу, огляд, слідова картина.

Постановка проблеми. Розслідування злочинів, пов'язаних з порушенням правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, становить для органів слідства значні труднощі. Великою мірою це пов'язане з особливим характером даного виду кримінального правопорушення, а тому вимагає від працівника правоохоронного органу специфічних знань та навичок виявлення та якісної фіксації слідів події. Неправильна селекція речових доказів, неуважність до дрібних деталей можуть призвести до незворотної втрати слідової інформації. У майбутньому такі докази, як правило, не можливо відновити чи повторно вилучити. Це обумовлює актуальність посиленої уваги до проблематики слідової картини як елемента криміналістичної характеристики порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

Стан дослідження. Методиці розслідування вищевказаній категорії злочинів були присвячені роботи багатьох правознавців, зокрема М.Г. Богатирьова, В.І. Галагана, В.Г. Гончаренка, В.В. Єрьоменка, В.І. Жульова, В.А. Журавля, Б.Л. Золотова, В.Е. Капітанов, П.В. Коляди, І.І. Когутича, Н.І. Клименка, М.В. Костицького, М.А. Кравцова, В.А. Мисливого, О.М. Морозова, Г.А. Мозгових, Г.М. Нагорного, В.Т. Нора, В.Ю. Шепітька, М.Є. Шумила. Попри вагомий внесок вказаних науковців у дослідження зазначеної проблеми, слідча практика недостатньо забезпечена теоретичними рекомендаціями і науково обґрунтованими розробками. Тема слідової картини дорожньо-транспортної пригоди (далі – ДТП) настільки широка, що потребує більш ґрунтовного вивчення. Слід зазначити, що питання класифікації слідів, залишених на місці ДТП, як елемент криміналістичної характеристики порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами не розглядалися окремо, а висвітлювалися ув загальному контексті розгляду криміналістичної характеристики.

Метою статті є системний аналіз слідової інформації, що залишається на місці ДТП, та формулювання на цій основі класифікації слідів порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

Виклад основних положень. Передусім, важливо звернути увагу на термінологію понять. Відповідно до Правил дорожнього руху України ДТП – це подія, що сталася під час руху транспортного засобу, внаслідок якої загинули або поранені люди чи завдані матеріальні збитки¹. Однак у КК України це терміно-поняття не вживається, а тому, враховуючи можливість охоплення цим поняттям і кримінально-караних діянь, і адміністративних правопорушень (наприклад, у випадках, коли учасникам ДТП не завдано тілесних ушкоджень, а механічні пошкодження було спричинено автомобілям) з метою реалізації цілей дослідження з позиції криміналістики вважаємо доцільним використання поняття кримінальної ДТП (далі – КДТП). Це поняття позначатиме порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, внаслідок яких спричинено тілесні ушкодження особам (учасникам

¹ Правила дорожнього руху, редакція від 12.11.2016 р. [Електронний режим]. – Режим доступу: <http://www.zakon0.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-п>.

КДТП), які відповідно до висновку судово-медичної експертизи відносяться до категорії – не нижче середньої тяжкості або спричинили смерть.

Отже, порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами характеризується значною суспільною небезпекою. Від своєчасного документування даного виду злочину залежить подальше розслідування кримінального провадження та проведення необхідних експертиз. Іншими словами, якість подальшого розслідування насамперед залежить від початкових слідчих дій, зокрема складання схеми та протоколу огляду місця події, адже на їх основі надалі будуть проводитися експертні дослідження. Прикладом може слугувати те, що на підставі схеми та даних протоколу огляду місця події проводяться інженерно-транспортні експертизи за експертною спеціальністю 10.4 «Транспортно-трасологічні дослідження», що дозволяють встановити швидкість руху транспортного засобу, місце зіткнення, початкове розташування об'єктів. Сказане підтверджує витяг з вироку Жовтневого районного суду м. Харкова від 24.01.2017: «Під час проведення огляду місця дорожньо-транспортної пригоди, за результатами якого складено протокол від 02.06.2014 року, фототаблицю та схему місця ДТП, встановлено дорожню обстановку та слідову інформацію на місці ДТП, а саме: розташування транспортних засобів, механічні пошкодження на них, напрямки руху транспортних засобів, гальмівний шлях мотоцикла довжиною 16,4 м, осип уламків та фактичне місце зіткнення транспортних засобів (к/п а.с.5–13). Відповідно до висновку експерта № 493/14 від 04.07.2014 року, у момент первинного контакту мотоцикл «Ямаха» переднім колесом був звернений до правої бокової панелі автобуса Еталон А079. Місце зіткнення було розташоване приблизно у кінці сліду гальмування мотоцикла, на відстані близько 7,2 м від правої (у напрямку руху мотоцикла) межі проїзної частини (к/п а.с.75-87)»².

Огляд місця КДТП – це слідча дія, яка передбачає вивчення слідчим матеріальної обстановки дорожньої події, транспортного засобу, різних слідів та об'єктів. Проведення огляду з метою виявлення і фіксації слідів, необхідних для встановлення обстановки дорожньої події, її механізму та інших обставин, які мають значення для розслідування, потребує застосування слідчим системи науково-обґрунтованих прийомів, методів і способів дослідження³.

Тактика огляду місця події має свої специфічні особливості. Насамперед, об'єктом пізнання виступає не вчинок певної особи, який законом кваліфікується як злочин, а складна динамічна подія під час руху транспортного засобу⁴. КДТП залишає після себе певне відображення – сліди, які вказують на механізм вчинення злочину та її характер. Дані сліди є типовими для різних видів ДТП і у своїй сукупності створюють слідову картину порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. О.В. Ковальова зазначає, що слідова картина відображає спосіб вчинення злочину і залежить від форми руху, що лежить у механізмі простої контактної взаємодії⁵.

Для зручності орієнтування на місці та ефективної фіксації слідів доцільно виділити місця, у межах яких відбувалася КДТП, їх можна розподілити на зони:

- зона реагування учасника дорожнього руху на зміну дорожньої обстановки (початок слідів гальмування, юзу, кочення);
- зона, в якій відбулася КДТП (осип ґрунту, перехід сліду гальмування у слід юзу, закінчення слідів, розлив паливно-мастильних матеріалів, сліди крові, пошкоджена перешкода). Доцільно зазначити, що до цієї зони також варто додати місце знаходження транспортних засобів, трупа, однак у такому випадку необхідно звертати увагу на те, чи не було їх переміщень після КДТП;
- зона, яка утворилася після настання КДТП (подряпини асфальтового покриття, осипи скла, пластмаси, бетону, місце відкидання транспортних засобів один від одного чи їх частин внаслідок дії ударної сили);
- зона локалізації пошкоджень на учасниках КДТП (пошкодження на транспортних засобах, одязі пішохода, тілесні ушкодження, які отримані внаслідок КДТП).

² Вирок №639/2088/15-к Жовтневого районного суду м. Харкова. [Електронний режим]. – Режим доступу: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/64231024>.

³ Пархомчук М.А. Особливості огляду місця вчинення дорожньо-транспортної пригоди / М.А. Пархомчук, С.С. Данілін // Криміналістичний вісник. – 2013. – № 2 (20). – С. 140 – 141.

⁴ Колесник І.І. Особливості тактики окремих слідчих (розшукових) дій у кримінальних провадженнях щодо ДТП / І.І. Колесник // Право і суспільство. – 2016. – № 4. – С. 215.

⁵ Ковальова О.В. Структура криміналістичної характеристики дорожньо-транспортних пригод / О.В. Ковальова. [Електронний режим]. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/VKPI_soc_2012_2_26.

Умовно розподіливши місце події на вказані зони, ми можемо більш ефективно виявляти сліди та повно і об'єктивно дослідити факт КДТП та встановити її винуватців.

Всю слідову інформацію за її відношенням до події пропонуємо розділити на такі групи:

Інформація прямо пов'язана з подією КДТП – тут виділяємо дві підгрупи:

- інформація, яка супроводжує розвиток КДТП, його перебігу та закінчення (сліди гальмування, юзу, ковзання, кочення, тертя, пошкодження транспортних засобів, осипи скла, ґрунту, пластмаси, лакофарбового покриття, пошкодження дорожнього покриття, пошкодження одягу);
- інформація про стан дорожнього покриття (сухе, мокре, вкрите шаром води, обледеніле, вкрите снігом) та його вид (асфальт, ґрунт, бетон, бруківка), наявні заокруглення проїзної частини дороги, підйоми та спуски, які перебувають у причинному зв'язку з настанням КДТП або з його розвитком.

Інформація, яка опосередковано пов'язана з подією КДТП – це та, яка не впливає на настання та розвиток КДТП, але має значення для подальшого розслідування та встановлення істини у кримінальному провадженні (дорожні знаки та дорожня розмітка, дорожнє покриття, регулювання дорожнього руху, світлофори, дорожнє освітлення, видимість дороги у напрямку руху).

У даній роботі ми пропонуємо систематизувати та проаналізувати сліди, які можна виявити на місці КДТП за такими критеріями:

1) за розташуванням:

- сліди, залишені транспортним засобом на дорожньому покритті. До цієї групи відносяться сліди, які утворюються внаслідок контактної взаємодії транспортного засобу та дорожнього покриття, зокрема: відображення протектору коліс (це можуть бути сліди кочення, юзу чи гальмування, правильно зафіксувавши вказані сліди у протоколі огляду місця події та схемі до нього, за допомогою експертних досліджень можемо визначити місце зіткнення чи наїзду, колісну базу автомобіля, швидкість руху, а також взаємне розташування транспортних засобів у момент їх контактування відносно один одного та проїзної частини, доцільно зазначити, що зафіксувавши вказані сліди, можна визначити як рухався транспортний засіб до моменту зіткнення чи наїзду, тим самим спростувавши або підтвердивши показання), подряпини покриття (дані сліди важливо виявляти і фіксувати у протоколі огляду місця події та схемі до нього, оскільки за відсутності слідів шин місце розташування подряпин на дорожньому покритті дадуть змогу встановити місце зіткнення транспортних засобів або визначити напрямок руху), відламки лакофарбового покриття, скла та пластмаси (при залишенні транспортним засобом місця події за їх допомогою встановлюється групова чи родова належність транспортного засобу, окрім того, уламки дають нам змогу винести постанову про призначення трасологічної експертизи «Встановлення цілого за частинами», що при подальшому притягненні винних осіб буде слугувати доказом та свідчити про те, що саме цей транспортний засіб перебував на місці події та отримав внаслідок ударної сили механічні пошкодження), осип ґрунту – дає нам змогу визначити де відбулося контактування транспортного засобу з перешкодою, відносно елементів проїзної частини. Не менш важливими є плями, які залишені паливно-мастильними матеріалами.

Прикладом може слугувати витяг з вироку Городоцького районного суду Львівської області від 17.01.2017: «висновком судової транспортно-трасологічної експертизи № 3627 від 16.11.2015 р., таблицями та схемами до нього, згідно з якими у первинний момент зіткнення поздовжні осі автомобіля марки «Пежо Експерт», р.н. НОМЕР_5, та автомобіля марки «Мерседес 200Е», р.н. НОМЕР_6, були розташовані під кутом біля 160° (+-5°), як це зображено на Схемі 1. Зіткнення автомобіля марки «Пежо Експерт», р.н. НОМЕР_5, під керуванням водія ОСОБА_5 з автомобілем марки «Мерседес 200Е», р.н. НОМЕР_6, під керуванням ОСОБА_7 відбулося на правій смузі проїзної частини дороги (відносно напрямку руху автомобіля марки Пежо Експерт) у районі фіксації початку подряпини асфальтобетонного покриття дороги довжиною 0.35 м. Орієнтовне розташування автомобілів у первинний момент зіткнення відносно елементів дороги зображено на Схемі 3 (а.с. 171-179)»⁶.

- сліди, розташовані за межами проїзної частини дороги (осип скла, пластмаси, лакофарбових матеріалів на узбіччі, у кюветі, тротуарі, сліди кочення, осип ґрунту);

⁶ Вирок №441/804/16-к Городоцького районного суду. [Електронний режим]. – Режим доступу: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/64163979>

- сліди, залишені на транспортних засобах: механічні пошкодження транспортних засобів, за допомогою яких ми можемо встановити під яким кутом контактували транспортні засоби відносно один одного у момент зіткнення, або якою частиною відбувся наїзд; потертості пилю та бруду – за відсутності механічних пошкоджень, при незначному ударі, потертості свідчать про місце контактування з перешкодою (зазвичай, людиною); уламки скла та пластмаси, мікрооб'єкти, частини одягу, нитки (вказані об'єкти надають можливість встановити чи була подія контактування певного транспортного засобу з одягом, в який була одягнена особа на момент КДТП або встановити місцезнаходження людини у салоні автомобіля); кров, волосся (надають можливість ідентифікувати особу, яка залишила об'єкт);
 - сліди, залишені на одязі потерпілого: потертості вказують на те, що вони утворилися внаслідок ковзання травмуючої поверхні по тканині; розрізи свідчать про те, що утворилися від дії предметів, які мають ріжучий край, зокрема скло, розриви утворюються від перерозтягнення тканини тупими предметами; нашарування ґрунту, піску свідчать про те, що вони утворилися внаслідок ковзання одягу по поверхні дороги; залишки лакофарбового покриття утворюються внаслідок ковзання по травмуючій поверхні; нашарування паливно-мастильних матеріалів, накладення заліза – свідчить про те, що вони утворилися внаслідок контактування з днищем автомобіля, сліди відбитків шин свідчать про переїзд даної ділянки транспортним засобом.
 - сліди на особі, яка отримала тілесні ушкодження (їхній характер та локалізація можуть свідчити про місце знаходження особи у салоні автомобіля, взаємне розташування особи та транспортного засобу у момент наїзду) Для підтвердження вищенаведених фактів розглянемо приклади. Внаслідок зіткнення контактувала передня частина легкового автомобіля «Нісан примера» та причеп автомобіля «КАМАЗ», внаслідок чого автомобіль «Нісан примера» отримав механічні ушкодження у вигляді деформації капоту з втисненням передньої панелі всередину салону, що призвело до різкого зменшення простору для водія та пасажирів переднього сидіння (відстань між панеллю та спинкою водійського сидіння становила 23 см, а до пасажирського – 16 см), водночас, простір для пасажирів заднього сидіння залишився незмінним. В автомобілі знаходилося троє осіб – два на передніх сидіннях, один на задньому, особа, яка знаходилася на задньому сидінні загинула (особа В). Встановлено, що у гр. А (який відповідно до пояснень вказував, що у момент ДТП знаходився за кермом автомобіля та був підлеглим другого потерпілого Б), виявлено тілесні ушкодження у вигляді саден правого плеча та правої половини голови. Гр. Б стверджував, що знаходився на задньому сидінні автомобіля та отримав осколковий перелом правої великогомілкової кістки у середній та нижній частинах, та закриту травму живота з розривом тонкої кишки. Під час проведення комплексної судово-медичної та транспортно-трасологічної експертизи було встановлено, що особа, яка знаходилася у момент ДТП за кермом автомобіля не могла не отримати тілесних ушкоджень. Отримані тілесні ушкодження гр. А не відповідали характеру, ступеню тяжкості та механізму їх отримання, оскільки подушки безпеки не могли забезпечити безпеку від отримання тілесних ушкоджень при вищевказаній деформації у пасажирів та водія. Попри це, у гр. Б було виявлено тілесні ушкодження, які повністю відповідають механізму ДТП, а тому експерти дійшли висновку, що за кермом автомобіля знаходилася особа Б, тим самим повністю спростовуючи покази учасників⁷:
 - сліди пошкодження об'єктів інфраструктури (огорожі, електроопори, будівлі, дорожні знаки, відбійники тощо);
 - сліди у салоні транспортного засобу (сліди крові, мікрооб'єкти, зупинення стрілки спідометра на відповідній швидкості у момент удару, відеореєстратор).
- 2) за походженням:
- матеріальні сліди (біологічні – кров, волосся, шкіра, частини тіла; фізичні – сліди кочення, гальмування, юзу, пошкодження дорожнього покриття, уламки лакофарбового покриття; хімічні – залишки паливно-мастильних матеріалів, механічні – пошкодження транспортних засобів, одягу, об'єктів інфраструктури, графічні – фото та відео зображення з камер відеоспостереження будівель, які знаходяться поблизу місця КДТП, відеореєстратора);
 - ідеальні сліди (сліди, які залишені у пам'яті учасника КДТП, очевидців та відображаються у протоколі допиту, пояснення, слідчому експерименті);
- 3) за часом виникнення:
- сліди, які виникли до настання КДТП (слід гальмування, юзу, кочення);

⁷ Плевинскис П.В. Сложные ситуации при установлении местонахождения пострадавших в салоне автомобиля в момент ДТП / П.В. Плевинскис // Судово-медична експертиза. – 2013. – № 1. – С. 24-25.

- сліди, які виникли у момент КДТП (слід гальмування різко заломлюється або переходить у слід юзу, пляма паливно-мастильних матеріалів чи крові, осип скла, пластмаси, ґрунту, пошкодження транспортних засобів, одягу, отримання тілесних ушкоджень);
- сліди, які виникли після КДТП (сліди переміщення транспортних засобів, кочення, волочіння, сліди переміщення тіла, змиви біологічних та фізичних слідів водою).

Крім того, доцільно зазначити, що у тих випадках, коли слід кочення або гальмування плавно переходить у слід юзу, або коли слід юзу має різке заломлення або зміну напрямку руху – таку інформацію обов'язково потрібно зазначати у протоколі огляду місця події та здійснити заміри, оскільки саме ця зміна напрямку руху може дозволити встановити точне місце зіткнення. Також важливо здійснити заміри сліду гальмування окремо на різних покриттях, оскільки це надалі дозволить визначити швидкість руху транспортного засобу, а на різному покритті щеплення колеса і зазначеного покриття буде різним. Залишивши поза увагою на перший погляд таку незначну деталь при подальшому проведенні досудового розслідування буде важко встановити швидкість руху автомобіля. Точне знання довжини гальмівного шляху транспортного засобу також має істотне значення, оскільки ця величина є однією зі складових при обчисленні швидкості руху автомобіля у момент аварії, визначення повного зупинного шляху і встановлення технічної можливості запобігання дорожньо-транспортній пригоді.

Оцінивши дані сліди на місці події можна також визначити й напрямок руху автомобіля за наступними ознаками:

- під час проїзду через ділянки дороги із сипким ґрунтом частки ґрунту розташовуються з обох боків сліду від колеса у вигляді віяла, загострена частина якого спрямована у бік руху;
- вдавнений колесом у ґрунт камінець залишає у сліді зазор з боку, протилежного напрямку руху;
- на дорогах з твердим покриттям у випадках переїзду калюж, ділянок із сипкими речовинами (пісок, цемент тощо) у напрямку руху залишаються сліди вологи, пилу, які поступово сходять нанівець;
- рисунок протектора типу «ялинка» відкритим кутом повернутий у бік руху;
- краплі рідини (мастило, вода, гальмівна рідина), що падають під час руху, мають грушоподібну форму і гострими кінцями обернені у бік руху;
- у випадках переїзду колесами гіллячок, соломинок, щепок останні будуть зламані, а їх кінці обернені у напрямку руху⁸.

Висновки. У вказаному дослідженні запропоновано ввести поняття КДТП для розмежування кримінально караного діяння та адміністративного правопорушення. КДТП характеризується значною суспільною небезпекою, а від своєчасного документування залежить подальше розслідування, встановлення та притягнення винних осіб до відповідальності. Підкреслюємо, що слідова картина, яка залишається на місці КДТП досить швидко змінюється, а тому від якості проведення огляду місця події залежатиме подальше проведення досудового розслідування та призначення необхідних експертиз. Своєчасне, правильне фіксування слідової інформації дасть змогу провести ефективне розслідування та притягнути винних осіб до кримінальної відповідальності. Для зручності виявлення слідової інформації запропоновано розділити місце події на зони, серед яких площиною реагування учасника дорожнього руху на зміну дорожньої обстановки, ділянка, в якій відбувалася КДТП, яка утворилася після настання та локалізації пошкоджень. При цьому для кожної з вищевказаних зон є типові сліди, які утворюються внаслідок правопорушення. Застосовуючи вищевказану класифікацію, в якій містяться відомості КДТП, дозволить уникнути слідчих помилок під час розслідування вказаної категорії злочинів, виявити та зафіксувати сліди події для встановлення всіх обставин, не пропустивши при цьому важливі деталі. За розташуванням сліди класифікують – залишені транспортними засобами на дорожньому покритті, розташовані за межами проїзної частини дороги, на транспортних засобах, у салоні автомобіля, одязі потерпілого, на особі (тілесні ушкодження), пошкодження об'єктів інфраструктури. За походженням – матеріальні та біологічні, а також за часом виникнення доцільно класифікувати до настання події, у момент та після КДТП.

⁸ Сліди транспортних засобів. [Електронний режим]. – Режим доступу: <http://pidruchniki.com/1451032260789>

Анотація

Стаття присвячена системному аналізу слідової картини порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами. Зокрема, у статті розроблено поняття кримінальної дорожньо-транспортної пригоди, що позначає порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами, внаслідок яких спричинено тілесні ушкодження особам (учасникам КДТП), які відповідно до висновку судово-медичної експертизи відносяться до категорії – не нижче середньої тяжкості або спричинили смерть. З огляду на специфіку розслідування КДТП запропоновано розділити місце події на зони, кожна з яких має типову слідову картину. Крім того, у статті розроблено класифікацію слідів, які супроводжують розвиток, перебіг та закінчення дорожньо-транспортної пригоди.

Summary

The article is devoted to the systematic analysis of the trace pattern of violation of traffic safety rules or the operation of transport by persons who operate vehicles. In particular, the article develops the concept of a criminal road accident indicating a violation of traffic safety rules or the operation of transport by persons who drive vehicles resulting in bodily harm to persons (participants of the KDTP), which according to the conclusion of forensic examination fall into the category – no lower than average severity or death. Taking into account the specificity of the investigation, KDTP is proposed to divide the location of events into zones, each of which has a typical trace pattern. In addition, in the article a classification of traces that accompany the development, flow and end of a traffic accident is developed.

Використана література:

1. Правила дорожнього руху, редакція від 12.11.2016 р. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.zakon0.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-п>.
2. Вирок №639/2088/15-к Жовтневого районного суду м. Харкова. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/64231024>.
3. Пархомчук М.А. Особливості огляду місця вчинення дорожньо-транспортної пригоди / М.А. Пархомчук, С.С. Данілін // Криміналістичний вісник. – 2013. – № 2 (20). – С. 140–143.
4. Колесник І.І. Особливості тактики окремих слідчих (розшукових) дій у кримінальних провадженнях щодо ДТП / І.І. Колесник // Право і суспільство. – 2016. – № 4. – С. 215–220.
5. Ковальова О.В. Структура криміналістичної характеристики дорожньо-транспортних пригод / О.В. Ковальова // Вісник Національного технічного університету України «Київський політехнічний інститут». Політологія. Соціологія. Право. – 2012. – № 2. – С. 133–136. [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/VKPI_soc_2012_2_26.
6. Вирок №441/804/16-к Городецького районного суду Львівської області. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/64163979>.
7. Плевинскис П.В. Сложные ситуации при установлении местонахождения пострадавших в салоне автомобиля в момент ДТП / П.В. Плевинскис // Судово-медична експертиза. – 2013. – № 1. – С. 23–26.
8. Сліди транспортних засобів. [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://pidruchniki.com/1451032260789/pravo/slidi_transportnih_zasobiv.

Yuliana Nahorniak,

Postgraduate Student at Department of Criminalistics,
Forensic Medicine and Psychiatry,
Faculty № 1
Lviv State University of Internal Affairs