

Ирина Басистая

Особенности проведения осмотра места происшествия при расследовании крушений и аварий на железнодорожном транспорте по законодательству Украины

Security Dimensions. International & National Studies nr 2 (12), 109-116

2014

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach
dozwolonego użytku.

ОСОБЕННОСТИ ПРОВЕДЕНИЯ ОСМОТРА МЕСТА ПРОИСШЕСТВИЯ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ КРУШЕНИЙ И АВАРИЙ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ ПО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВУ УКРАИНЫ

PECULIARITIES OF AN INSPECTION OF A SCENE OF AN ACCIDENT DURING INVESTIGATIONS OF CRASHES AND ACCIDENTS AT RAILWAY TRANSPORT ACCORDING TO THE LEGISLATION OF UKRAINE

Ирина Басистая, доктор юридических наук [assoc. prof. Irina Basysta, Ph.D.]

Прикарпатский факультет Национальной академии внутренних дел Украины

ВВЕДЕНИЕ ABSTRACT

Во время расследования уголовных правонарушений данной категории для следователя чрезвычайно важно правильно оценить ситуацию на месте и выработать определенный алгоритм собственной деятельности. Ведь по результатам проведенного нами изучения статистических данных и материалов уголовных производств (дел) установлено, что за последние три года значительное количество уголовных дел (производств) на Украине закрыто на различных основаниях, в частности в 2011 году из зарегистрированных 88 материалов по признакам преступления, предусмотренного ст. 276 УК Украины, закрыто производством - 5, направлено в суд - 67. В 2012 году из 53 зарегистрированных материалов по признакам преступления, предусмотренного ст. 276 УК Украины, закрыто производством - 13, направлено в суд - 71. А в 2013 году эти показатели существенно ухудшились, так из зарегистрированных 237 материалов по признакам преступления, предусмотренного ст. 276 УК Украины, закрыто производством - 1429, направлено в суд 11 уголовных производств¹. Исходя из этого, своевременным и необходимым является концентрация внимания учёных на ключевых аспектах проблематики, выработке механизма усовершенствования действующего законодательства и алгоритмов с целью оптимизации деятельности практических работников.

During investigations of criminal offences of this category it is extremely important for an investigator to have proper access to the scene of an accident and to develop their own algorithm of work. According to the results of our study of the statistical data and materials of criminal proceedings (cases), we have found out that a lot of criminal cases in Ukraine were closed for various reasons for the past three years. In particular, there were registered 88 cases according to the constituent elements of offence, provided for in Art. 276 of the Criminal Code of Ukraine in 2011. There were 5 cases closed by procedure, and 67 ones taken to courts. In 2012, there were registered 53 cases according to the constituent elements of offence, provided for in Art. 276 of the Criminal Code of Ukraine. 13 of them were closed by procedure, and 71 cases were taken to court. And in 2013, the rate got worse since out of 237 registered cases according to the constituent elements of offence, there were 1429 closed by procedure and 11 ones taken to courts. Taking into consideration these data, it is timely and necessary to update scholarly attention to the key aspects of the issues, to develop the mechanism of improving current legislation and the algorithms for the proper functioning of investigators.

ARTICLE INFO

Article history

Received: 07.11.2014 Accepted 25.11.2014

Ключевые слова

Keywords

расследование уголовных правонарушений, следователь, алгоритм собственной деятельности, версия, следственное (розыскное) действие, авария, крушение, железнодорожный транспорт
investigation of criminal offences, investigator, algorithm of one's work, version, investigation, accident, crash, railway transport

Алгоритм деятельности, в первую очередь, включает производство следователем следственных (розыскных) действий, направленных на получение (сбор) доказательств или проверку уже полученных доказательств в конкретном уголовном производстве. Следователь в силу требований статьи 223 УПК Украины должен придерживаться *следующих требований*, в частности:

-основаниями для проведения следственного (розыскного) действия является наличие достаточных сведений, указывающих на возможность достижения его цели;

-принимает надлежащие меры для обеспечения присутствия во время проведения следственного (розыскного) действия лиц, чьи права и законные интересы могут быть ограничены или нарушены. Перед проведением следственного (розыскного) действия лицам, которые принимают в нем участие, объясняются их права и обязанности, предусмотренные УПК Украины, а также ответственность, установленная законом;

-проведение следственных (розыскных) действий в ночное время (с 22 до 6 часов) не допускается, за исключением неотложных случаев, когда задержка в их проведении может привести к утрате следов уголовного правонарушения или побега подозреваемого;

-следователь, прокурор обязан пригласить не менее двух не заинтересованных лиц (понятых) для предъявления лица, трупа или вещи для опознания, осмотра трупа, в том числе связанного с эксгумацией, следственного эксперимента, освидетельствования лица. Исключениями являются случаи применения непрерывной видеозаписи хода проведения соответствующего следственного (розыскного) действия;

- следственные (розыскные) действия не могут проводиться после окончания сроков досудебного расследования, кроме их проведения по поручению суда в случаях, предусмотренных частью третьей статьи 333 УПК Украины. Любые следственные (розыскные) или негласные следственные (розыскные) действия, проведенные с нарушением этого правила, являются

недействительными, а установленные в них доказательства – недопустимыми и т.д.

Следовательно, с целью максимальной эффективности фиксации информации и её сохранения, при расследовании уголовных правонарушений данной категории, на первый план выходит такое следственное (розыскное) действие как осмотр места происшествия. Это одно из важнейших следственных (розыскных) действий, которое является источником основной доказательной информации. Перед тем как начать исследование материальной обстановки, следователь должен правильно определить границы осмотра, что является залогом его эффективного проведения и дальнейшей результативности (информативности). Результативность осмотра места происшествия во многом определяется уровнем подготовки к его проведению. Подготовка к осмотру представляет собой комплекс мероприятий организационно-обеспечительного характера, которые образуют благоприятные условия для его проведения. Такая подготовка осуществляется в два этапа:

- подготовка до осмотра, после получения сообщения о происшествии (уточнение характера события, обеспечение охраны МП, обеспечение безопасности граждан и предотвращение вредных последствий преступления, приглашение специалиста, определение состава СОГ и проверка готовности научно-технических средств, комплектности следственного чемодана);

- подготовка к осмотру, который осуществляется непосредственно на месте события (принятие мер по оказанию необходимой медицинской помощи потерпевшим, устранение посторонних лиц с места происшествия, установление очевидцев, предоставление задания участникам СОГ, определение их функций, а также прав и обязанностей других участников осмотра)¹. Следует помнить процессуальные требования статьи 237 УПК Украины к производству осмотра места происшествия, в частности: целью осмотра места происшествия является

¹ Шепітько В.Ю. Довідник слідчого. – К.: Видавничий Дім «Ін Юре», 2003. – С. 11-12.

выявление и фиксация сведений об обстоятельствах совершения уголовного правонарушения, а объектами осмотра – местность, помещения, вещи и документы. Следует отметить, что во время осмотра последствий аварий и катастроф на железнодорожном транспорте, как правило, возникает необходимость исследования всех указанных в норме УПК Украины объектов. Для примера, при сходе подвижного железнодорожного состава с рельсов, в неотложном порядке осматривается место схода железнодорожного поезда с рельсов и прилегающие к нему участки, локомотив и вагоны, которые сошли с рельсов, стрелочные переводы, устройства сигнализации, централизации, блокировки и связи, средства ограждения места путевых работ, документы, в которых указывается техническое состояние сооружений и устройств, связанных с причиной события, а в случае наложений посторонних предметов - предметы, наложенные на железнодорожное полотно и т.д.² В случае обнаружения орудия разрушения, нужно прежде всего осмотреть место разрушения с целью выявления таких вещественных доказательств как шурупы, гайки, рельсовые накладки, вынутые из шпал костыли и т.д. Также особое внимание необходимо уделить осмотру места хранения железнодорожных инструментов строгой отчетности и частиц маслянистых веществ³.

Внимание! На месте катастрофы, прежде всего, осматривают предметы, которые быстро теряют свои первоначальные свойства, могут быть умышленно видоизменены (тормозные колодки для определения степени их нагрева, стоп-краны и краны тормозной системы, приборы управления локомотива и др).

В случае разрушения пути и схода подвижного состава с пути, сначала осматривают верхние слои разрушенного пути,

поврежденные вагоны и локомотив, потом другие единицы подвижного состава и вторую колею. Осмотр начинают с тех участков, откуда проводят работы по восстановлению движения поездов. Отмечают последовательность расположения в составе поезда вагонов и цистерн, габариты груза, размещенного на открытых платформах, состояние его крепления и другие признаки, характеризующие правильность формирования поезда и погрузки на платформы. Во время осмотра участка пути фиксируют:

- состояние рельсов, креплений, шпал, балласта, земляного полотна и дорожных сооружений; расширение или сужение колеи, перекосы, углы, изгибы и выбросы пути, отклонения по уровню и другим дефектам, которые могут быть причиной катастрофы;

- обнаруженные на пути посторонние предметы, части груза, детали тормозной системы вагонов и локомотива, которые, возможно, упали на рельсы и стали причиной катастрофы;

- профиль и видимость путевых сигналов. Нужно сделать осмотр и измерения пути для установления отклонений от нормы по шаблону и уровню на расстоянии не менее 500 метров в обе стороны от места катастрофы.

Во время осмотра рельсов фиксируют их тип, маркировку, количество и состояние креплений, конструкцию накладок, плотность прилегания подошвы рельса к подкладкам, степень бокового и вертикального износа рельсов, дефекты (изломы, трещины, выбоины и т.п.). Во время осмотра шпал устанавливают их количество на участке катастрофы и пригодность к эксплуатации. Определяют расстояние между шпалами, наличие треснувших, гнилых и оседлых шпал, степень их износа, а также как крепко они держат костыли. Относительно балласта и земляного полотна, то в протоколе осмотра указывают толщину и состав балластного слоя, наличие просадок, пучин, оползней, разрежения и так называемых балластных корыт. Локомотив и вагоны осматривают с целью определения состояния ходовых частей, приборов управления, тормозной

²Особливості розслідування катастроф і аварій на залізничному транспорті [Текст]: конспект лекції [Електронний ресурс] <http://yurist-online.com/ukr/uslugi/yuristam/literatura/kriminalistika/150.p> hp

³Огляд місця події при розслідуванні окремих видів злочинів: Наук. – практ. посібник / За ред. Н.І. Клименко. – К.: Юрінком Інтер, 2005. – С. 129.

системы, сигнализации, сцепных, тяговых и ударных приборов. Прежде всего, обычно осматривают вагоны, которые первыми сошли с рельсов, а тогда локомотив и другие части подвижного состава. Фиксируют расположение локомотива и вагонов, определяют, какие вагоны сошли с рельсов, место схода, какое расстояние вагоны прошли по шпалам и балласту, какое положение имеют колесные пары сошедших вагонов (находятся внутри колеи или снаружи), и какие части подвижного состава отсутствуют. В случае схода вагонов хвостовой или средней части поезда из колеи, нужно тщательно осматривать не только те вагоны, которые сошли с рельсов, но и вагоны головной части поезда, потому что неисправность того или иного головного вагона могла повлечь повреждение пути или падение на путь груза, или деталей подвижного состава без схода с рельсов самого неисправного вагона. Во время осмотра ходовых частей устанавливают их точные размеры, состояние осей, подшипников, спиц, кронштейнов, букс, буксовых рам и рессор. Отмечают наличие выбоин и износа гребня бандажа с указанием их форм и размеров. Осмотр тормозной системы имеет целью выяснить, применялось ли торможение в аварийной обстановке, каковы его результаты; могли ли локомотивная и кондукторская бригады своевременным включением тормозов предотвратить катастрофу и каковы причины недостаточного тормозного эффекта. При осмотре обращают внимание на состояние тормозных колодок, степень их нагрева, состояние тормозных рукавов и их соединений, количество и положение стоп-кранов в вагонах, показания манометра и его исправность, положение ручки кранов машиниста, состояние насоса, который подаёт воздух в автотормозную магистраль, наличие влаги в главных воздушных резервуарах, положение кранов автотормозной магистрали. **Внимание!** Следует иметь в виду, что иногда концевые краны перекрывают уже после катастрофы, чтобы уклониться от ответственности за несвоевременную остановку поезда. Во время осмотра тормозной системы должно быть сделано, по возможности, испытание тормозов с фиксированием показаний манометра.

Во время осмотра приборов управления локомотива фиксируют положение рукоятки крана машиниста, контролёра и реверса и устанавливают, исправны ли действующие приборы, не имеют ли они каких-либо дефектов. С помощью осмотра системы сигнализации и автостопа изучают состояние световых сигналов поезда, их расположение и видимость, исправность звуковой сигнализации, состояние прожектора локомотива, дальность его свечения, исправность автостопа. Задачей осмотра устройств СЦБ и связи является проверка их технического состояния и правильности использования во время движения поездов, которые потерпели крушение. Во время катастроф и аварий, сопровождающихся разрушениями подвижного состава, пути и других сооружений, часто уничтожаются вещественные доказательства, теряются признаки, которые свидетельствуют о причине и обстоятельствах происшествия. Данные об этих утраченных признаках могут сохраняться в различных железнодорожных документах, которые приобретают важное значение при расследовании сходов и столкновений подвижного состава, наездов на посторонние предметы и повреждение устройств энергоснабжения и связи. Удачному использованию документов во время расследования катастроф способствует то, что функционирование железнодорожного транспорта, деятельность его служб и состояние технических средств в Украине регулируют ведомственные инструкции, правила технической эксплуатации и другие документы установленного образца, которые подлежат осмотру с целью оказать помощь следствию в восстановлении обстановки, которая предшествовала катастрофе. Такими документами являются: акт и другие материалы служебного расследования крушения (аварии) в подлинниках; техническо-распорядительный акт станции (распределительного пункта); журнал и расписание движения поездов; график исполненного движения поездов; книги письменных разрешений главному кондуктору поезда; журналы поездных телефонограмм; книга указаний ревизора по безопасности

движения о состоянии и ремонте пути, вагонов, локомотивов, устройств и связи, акты и докладные записки ревизоров об обнаруженных во время инспектирования дефектах, угрожающих безопасности движения; книги с записями о ремонте локомотива; книги замечаний машиниста, которые ведут в локомотивном депо; журнал осмотра путей, стрелочных переводов, устройств и связи; книги письменных предупреждений о неисправности пути, средств связи, подвесной контактной сети и других средств; акты проверок и докладные записки должностных лиц относительно выявленных недостатков в организации движения поездов, работе локомотивного и вагонного депо и других служб; письменные объяснения должностных лиц, имеющих отношение к тому участку дороги, где произошло крушение или авария; справки о включении в поездах автотормоза; документы по формированию поезда, распределения в поезде и вагонах груза, его габариты и масса; акт об устранении повреждений, сделанных восстановительным поездом; копия из продольного профиля и горизонтального плана станции либо участка пути⁴. Для участия в осмотре может быть приглашен потерпевший, подозреваемый, защитник, законный представитель и другие участники уголовного производства. С целью получения помощи по вопросам, требующим специальных знаний, следователь, прокурор для участия в осмотре может пригласить специалистов. Такая деятельность следователя охватывается подготовительным этапом осмотра места происшествия.

Так как на железнодорожном транспорте имеют место повреждения устройств электроснабжения железной дороги, наложение на рельсы посторонних предметов, умышленное разрушение рельсового пути и т.д., то во всех указанных случаях нужно проводить осмотр места происшествия с участием специалистов: дежурных, инженера электростанции, линейного электромонтера,

работника службы электрификации управления железной дороги, который не обеспечил слаженности схем питания контактной сети и линий связи, члена ремонтной бригады, работника службы пути т.д.⁵

Внимание! Лица, в присутствии которых производится осмотр, при проведении этого следственного (розыскного) действия имеют право делать заявления, подлежащие занесению в протокол осмотра.

При проведении осмотра разрешается изъятие только вещей и документов, имеющих значение для уголовного производства и вещей, изъятых из оборота. Все изъятые вещи и документы подлежат немедленному осмотру и опечатыванию с заверением подписями лиц, участвовавших в проведении осмотра. В случае, если осмотр вещей и документов на месте осуществить невозможно, или их осмотр связан с осложнениями, они временно опечатываются и хранятся в таком виде до тех пор, пока не будут осуществлены их окончательные осмотр и опечатывание⁶. Следует отметить, что в данном случае, при описании обнаруженных вещей и документов по результатам аварий и катастроф на железнодорожном транспорте, необходимо соблюдать требования к терминологии, которая дополнительно детализирована ведомственными инструкциями. Также не рекомендуется употреблять неопределенных понятий, таких как: «вблизи», «около», «рядом» и т.д. Наряду с этим при описании выявленного не целесообразно четко наводить определения следов, характеристика которых на момент осмотра не определена и требует дальнейших специальных исследований. Например, нельзя писать «пятна крови», «остатки тормозной жидкости или мазута» и т.д. В таких случаях в протоколе обнаруженное определяется

⁴ Огляд місця події при розслідуванні окремих видів злочинів: Наук. – практи. посібник / За ред. Н.І. Клименко. – К.: Юрінком Інтер, 2005. – С. 130-132.

⁵ Огляд місця події при розслідуванні окремих видів злочинів: Наук. – практи. посібник / За ред. Н.І. Клименко. – К.: Юрінком Інтер, 2005. – С. 129.

⁶Кримінальний процесуальний кодекс України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg> (вступив в дію з 20 листопада 2012 року).

выражениями типа «пятна бурого цвета, похожие на кровь» и т.д.⁷

Внимание! Следователь, прокурор имеет право запретить любому лицу покинуть место осмотра до его окончания и совершать любые действия, мешающие проведению осмотра. Невыполнение этих требований влечёт за собой предусмотренную законом ответственность.

При осмотре следователь, прокурор или по их поручению привлеченный специалист имеет право проводить измерения, фотографирование, звуко- или видеозапись, составлять планы и схемы, производить графические изображения осмотренного места или отдельных вещей, изготавливать отпечатки и слепки, осматривать и изымать вещи и документы, которые имеют значение для уголовного производства⁸. Предметы, изъятые законом из обращения, подлежат изъятию независимо от их отношения к уголовному производству. Изъятые вещи и документы, не относящиеся к предметам, которые изъяты законом из обращения, считаются временно изъятым имуществом. При расследовании аварий и катастроф на железнодорожном транспорте в силу динамических объективных и субъективных изменений, которым может быть подвергнуто место происшествия для следователя особенно важное значение приобретает максимальная детализация воспринимаемого события в протоколе ОМП и плане или схеме осмотра. Именно поэтому в заключительной части протокола должны содержаться сведения об изъятых вещах и документах и способах их идентификации⁹. Также здесь должна найти свое отражение информация о составленных планах, схемах, фотоснимках и т.п. Различие между планом и схемой заключается в том, что план выполняется

в масштабе, схема - без масштаба, ориентировочно с указанием на размеры объектов, их формы и расстояния между ними¹⁰. План местности вычерчивается способом измерений по направлению или способом засечек. Последний заключается в том, что замеры между двумя объектами и отображение на плане этого отрезка в соответствующем масштабе проводят только после первого визирования. Другие объекты визируют как с начальной точки, так и точки, на которую проводилось первое визирование. В этом случае отрезок между двумя данными точками служит базой для съёмки. Такой перекресток отражает место расположения объекта, на который производилось визирование. Поскольку база съёмки и две линии визирования образуют треугольник, то вычислить расстояние от одного объекта до другого несложно. При составлении плана или схемы используют условные обозначения. На каждом плане или схеме должны быть: заголовок с указанием, что именно начертано, стрелка с обозначением «север-юг» для ориентирования на стороны света, масштаб (на планах), пояснительные надписи о том, что представляют собой те или иные изображенные объекты¹¹. Также очень эффективными способами фиксации места происшествия являются фотосъёмка и видеозапись. Однако в практической деятельности по расследованию уголовных правонарушений на данном этапе существуют определенные проблемы. Так, проведённым опросом следователей установлено, что 73 % респондентов допускают ошибки и недостатки при формировании протокола ОМП через технические требования к его подготовке, 58 % респондентов испытывают трудности в использовании технико-криминалистических средств из-за отсутствия профессиональных видеокамер, а 74 % - из-за их некачественности. Значительная доля проблематики заключается также и в отсутствии условий для применения технических средств (80% опрошенных), что в

⁷ Шепитько В.Ю. Криминалістика: Курс лекцій. Видання третє. – Х.: ООО «Одиссей», 2006. – С. 176.

⁸Кримінальний процесуальний кодекс України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg> (вступив в дію з 20 листопада 2012 року).

⁹Кримінальний процесуальний кодекс України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg> (вступив в дію з 20 листопада 2012 року).

¹⁰ Шепитько В.Ю. Криминалістика: Курс лекцій. Видання третє. – Х.: ООО «Одиссей», 2006. – С. 177.

¹¹ Шепитько В.Ю. Довідник слідчого. – К.: Видавничий Дім «Ін Юре», 2003. – С. 45-46.

первую очередь связано с чрезмерной нагрузкой на следователя (50% опрошенных) и в отсутствии профессиональных навыков использования технико-криминалистических средств (50% опрошенных)¹². Исходя из изложенного, способом актуализации знаний могут быть как курсы повышения квалификации следователей, так и тренинги по данной проблематике, где бы модераторами выступали специалисты-эксперты или опытные преподаватели профильных высших учебных заведений. Во время осмотра места происшествия в результате аварий и катастроф на железнодорожном транспорте применяются традиционные виды фотосъёмки: ориентирующая, обзорная, узловая и детальная. Также для фиксации на месте происшествия мелких частей, которые практически всегда образуются при совершении рассматриваемого преступления и не могут быть изъяты в полном объёме, целесообразно использовать методы масштабной и крупномасштабной фотосъёмки. Макросъёмка - эффективный метод фотографирования объектов с непосредственным увеличением без применения микроскопа, поскольку позволяет просмотреть обнаруженные признаки в увеличенном виде. **Внимание!** Необходимо учитывать, что глубина резко изображаемого пространства уменьшается пропорционально увеличению масштаба¹³. Во время осмотра места происшествия в результате аварий и катастроф на железнодорожном транспорте особенно эффективным и результативным является видеозапись. Ведь зачастую она применяется в случаях, когда событие ещё не завершено (продолжается пожар, возникла экологическая катастрофа) и позволяет

оценить практически весь его негативный масштаб¹⁴.

По результатам совершения рассматриваемых преступлений достаточно часто возникает необходимость в осмотре трупа на месте происшествия, который должен проводиться с обязательным соблюдением требований статьи 238 УПК Украины, в частности: осмотр трупа следователем, прокурором проводится при обязательном участии судебно-медицинского эксперта или врача, если вовремя невозможно привлечь судебно-медицинского эксперта; осмотр трупа может производиться одновременно с осмотром места происшествия с соблюдением правил УПК Украины; после осмотра труп подлежит обязательному направлению для проведения судебно-медицинской экспертизы для установления причины смерти; труп подлежит выдаче только с письменного разрешения прокурора и только после проведения судебно-медицинской экспертизы и установления причины смерти¹⁵.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Осмотр места происшествия при совершении таких преступлений является чрезвычайно важным, так как его результаты ложатся в основание дальнейшего расследования, формирования версий, и в конечном результате – привлечения к уголовной ответственности виновных лиц, а также выявления причин и условий железнодорожных происшествий.

ЛИТЕРАТУРА:

REFERENCES:

1. Іщенко А.В. Теорія і практика криміналістичного забезпечення процесу доказування в розслідуванні злочинів [Текст]: навч. посібник / А.В. Іщенко, І.О. Ієрусалимов, Ж.В. Удовенко. – К.: Центр учбової літератури, 2007. – 160 с.
2. Ковальов К.М. Застосування фото та відеозйомки при проведенні огляду місця події

¹² Іщенко А.В., Ієрусалимов І.О., Удовенко Ж.В. Теорія і практика криміналістичного забезпечення процесу доказування в розслідуванні злочинів: Навч. посібник. – К.: Центр учбової літератури, 2007. - С. 28.

¹³ Ковальов К.М., Чашницька Т.Г., Нізовцев Ю.Ю. Застосування фото та відеозйомки при проведенні огляду місця події: Методичний посібник /ДНДЕКЦ МВС України. – К., 2006. - С. 17.

¹⁴ Шепитько В.Ю. Криміналістика: Курс лекцій. Издание третье. – Х.: ООО «Одиссей», 2006. – С. 176.

¹⁵Кримінальний процесуальний кодекс України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg> (вступив в дію з 20 листопада 2012 року).

- [Текст]: Методичний посібник ДНДЕКЦ МВС України / К.М. Ковальов, Т.Г. Чашницька, Ю.Ю. Нізовцев. – К., 2006. – 54 с.
3. Кримінальний процесуальний кодекс України [Текст] / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg> (вступив в дію з 20 листопада 2012 року).
 4. Огляд місця події при розслідуванні окремих видів злочинів [Текст]: Наук. – практ. посібник / За ред. Н.І. Клименко. – К.: Юрінком Інтер, 2005. – 216 с.
 5. Особливості розслідування катастроф і аварій на залізничному транспорті [Текст]: конспект лекції [Електронний ресурс] <http://yurist-online.com/ukr/uslugi/yuristam/literatura/kriminalistika/150.php>
 6. Шепитько В.Ю. Довідник слідчого [Текст] / В.Ю. Шепитько. – К.: Видавничий Дім «Ін Юре», 2003. – 208с.
 7. Шепитько В.Ю. Криміналістика [Текст]: Курс лекцій. Издание третье / В.Ю. Шепитько. – Х.: ООО «Одиссей», 2006. – 368 с.
 1. Ishchenko A.V. Teoria i praktyka kryminalistychnoho zabezpechennia procesu dokazuvannia v rozsliduvanni zlochyniv – K.: CYL, 2007. – 160 S.
 2. Koval'ov K.M. Zastosuvannia foto ta videozyomky pry provedenni ohliadu miscia podii /DNDEKC MVS Ykrainy. – K., 2006. – 54 S.
 3. Kryminal'nyi procesual'nyi kodeks Ukrainy: <http://zakon.rada.gov.ua/>
 4. Ohliad miscia podii pry rozsliduvanni okremykh vydiv zlochyniv / Za red. N.I. Klimenko. – K.: Urinkom Inter, 2005. – 216 S.
 5. Osoblyvosti rozsliduvannia katastrof i avarii na zaliznychnomy transporti]: <http://yurist-online.com/ukr/uslugi/yuristam/literatura/kriminalistika/150.php>
 6. Shepyt'ko V.Yu Dovidnyk slidchoho – K.: «Ін уре», 2003. – 208 S.
 7. Shepyt'ko V.Yu. Kryminalistyka. Kurs lekcii. Іz.3. – Harkiv.: ООО «Odisei», 2006. – 368 S.