Для ззаказа доставки данной работы воспользуйтесь поиском на сайте по ссылке: <http://www.mydisser.com/search.html>

Правовые и технико-криминалистические аспекты использовании средств объективного контроля за движением автомобиля в процессе совершения дорожно-транспортных происшествий

**Год:**

2004

**Автор научной работы:**

Рыжиков, Сергей Леонидович

**Ученая cтепень:**

кандидат юридических наук

**Место защиты диссертации:**

Ростов-на-Дону

**Код cпециальности ВАК:**

12.00.09

**Специальность:**

Уголовный процесс; криминалистика и судебная экспертиза; оперативно-розыскная деятельность

**Количество cтраниц:**

216

## Оглавление диссертации кандидат юридических наук Рыжиков, Сергей Леонидович

Введение

Глава

Глава

Роль технико-криминалистических средств объективного контроля за движением автотранспорта в процессе совершения дорожно-транспортных происшествий и их расследования.

§ 1.1 Особенности расследования дорожно-транспортных происшествий в условиях действующих уголовного и уголовно-процессуального закона.

§ 1.2 Обязательное страхование гражданской ответственности автотранспорта как условие внедрения и использования средств объективного контроля за движением автомобиля в практике расследования дорожно-транспортных происшествий. Средства объективного контроля за движением автомобиля как прием получения и фиксации криминалистически значимой информации в условиях дорожно-транспортного происшествия.

§ 2.1 Анализ и оценка весомости информационных данных о механизме дорожно-транспортного происшествия

§ 2.2 Общая характеристика технико-криминалистических средств объективного контроля движения транспорта

§ 2.3 Система и структура средств объективного контроля за движением автомобиля

§ 2.4 Значение средств объективного контроля за движением автомобиля в профилактике дорожно-транспортных происшествий

Глава 3 Использование информации средств объективного контроля за движением автомобиля как доказательств 131 при расследовании дорожно-транспортных происшествий

§ 3.1 Средства объективного контроля за движением автомобиля как источник доказательственной информации при расследовании ДТП.

§ 3.2 Организационно-правовые вопросы внедрения и использования средства объективного контроля за движением автомобиля в условиях ДТП.

## Введение диссертации (часть автореферата) На тему "Правовые и технико-криминалистические аспекты использовании средств объективного контроля за движением автомобиля в процессе совершения дорожно-транспортных происшествий"

Актуальность темы исследования. Дорожно-транспортные происшествия (ДТП) занимают лидирующее положение в перечне факторов, обусловливающих уровень травматизма и гибели людей, значительных материальных затрат в разного рода ситуациях, связанных с несчастными случаями. Тревожная статистика последних лет свидетельствует о. постоянном росте количества ДТП и пострадавших в них людях.

По данным ГУ ГИБДД СОБ МВД России состояние аварийности на автомототранспорте в Российской Федерации имеет постоянную тенденцию к ухудшению. В 2003 г. на территории Российской Федерации обстановка с аварийностью на автомототранспорте резко осложнилась.

Отмечен рост трех основных ее показателей: количество дорожно-транспортных происшествий возросло на 10,8%, число погибших - на 7,1% и раненых - на 13,1%. Всего за 12 месяцев в стране зарегистрировано 204267 ДТП, в которых погибли 35602 и получили ранения 243919 человек. Ухудшение обстановки с обеспечением безопасности дорожного движения произошло во всех федеральных округах.

Основное количество дорожно-транспортных происшествий (145640 или 71,3%) зарегистрировано в городах и населенных пунктах, тяжесть последствий которых составила 10 погибших на 100 пострадавших. На автомобильных дорогах в течение года произошло 57799 или 28,3% ДТП, в результате которых каждый пятый пострадавший получил ранения не совместимые с жизнью.

Преступные нарушения правил дорожного движения отличаются значительной распространенностью и повышенной общественной опасностью. Успешное расследование дорожно-транспортных происшествий, совершенствование деятельности органов предварительного следствия во многом зависят от четкого анализа условий и обстоятельств, при которых имели место нарушения правил безопасности дорожного движения.

Введение всеобщего обязательного страхования личной ответственности при ДТП в стране не только не решило этой проблемы, а обострило ее. Так за 4 квартал 2003 года нагрузка на сотрудников ГИБДД МВД России при осмотре мест происшествий, связанных с ДТП и оформлением соответствующих документов возросла в 6 раз. Если до страхования в большинстве «мелких» ДТП (в рамках административной ответственности), где ущерб был незначительный, водители транспортных средств решали конфликт путем взаимных договоренностей, без участия' сотрудников ГИБДД, то в сегодняшних условиях ситуация в корне изменилась. Застрахованному водителю, виновному в ДТП, нет смысла договариваться — убытки возмещает страховая компания, а следовательно требуется расследование, которое связано с реконструкцией обстоятельств происшествия. Даже если оба водителя будут застрахованы, ситуация может быть конфликтной в отношении установления виновного, а значит и суммы и адреса возмещаемого ущерба.

В настоящее время, в соответствии с действующим КоАП РФ, решение о том, кто виноват в ДТП, принимает суд, ранее это было прерогативой сотрудников ГАИ БДД. Однако в судах нет пока определённого механизма разбора подобных дел, и, учитывая массовость страхования, они не справляются с таким объёмом работы, очередь таких дел на рассмотрение в судах достигает до года и более. Без решения суда страховые компании не производят выплату возмещения в срок. Такая ситуация не позволяет пострадавшим оперативно получать компенсацию.

Расследование ДТП как в рамках административного, так и уголовного права связано с определенными затратами сил, времени и средств. Практика показывает, что из-за отсутствия достаточной объективной информации об обстоятельствах ДТП многие дела годами остаются не расследованными. По оценкам специалистов, только за 2002 год невосстановленный ущерб от ДТП в результате затягивания дел составил, более 430 млн. рублей.

Стороны конфликтной ситуации, связанной с ДТП, заинтересованы в исходе дела, поэтому их показания могут быть не объективными. Кроме того, состояние страха, физические страдания могут повлиять на оценку случившегося и, потому, быть ошибочными, нечеткими. Необходимо создание условий и механизмов получения объективной информации об условиях и механизме совершения ДТП.

Несовершенство системы сбора и обработки данных о ДТП не позволяет в полной мере реконструировать сложившуюся ситуацию, что. сказывается на процессе расследования дорожно-транспортных происшествий, особенно совершенных в условиях неочевидности.

Выход из сложившейся ситуации, по нашему мнению, лежит в направлении использования современных научно-технических достижений в создании специальных средств и систем объективного контроля и регистрации параметров состояния и движения транспортных средств в момент ДТП, дорожной обстановки, позволяющих восстанавливать обстоятельства происшествия.

Для этих целей может быть создана система объективного контроля, движения автомобиля. Такая система может быть установлена на каждом автомобиле, для того чтобы фиксировать основную информацию, позволяющую реконструировать обстоятельства ДТП. Перечисленные обстоятельства свидетельствуют об острой актуальности и большой социальной и правовой значимости проблемы расследования ДТП.

Перечисленные обстоятельства свидетельствуют об острой актуальности и большой социальной и правовой значимости проблемы борьбы расследования ДТП.

Предметом диссертационного исследования являются закономерности механизма возникновения дорожно-транспортного происшествия, а также закономерности получения и использования доказательств при расследовании дорожно-транспортных происшествий.

Объектом исследования является теория и практика расследования дорожно-транспортных происшествий.

Цель и задачи исследования. Целью исследования является обоснование рациональных характеристик системы объективного контроля за движением автомобиля в условиях дорожно-транспортного происшествия, а также разработка теоретических, методических и организационных вопросов использования данной системы в расследовании дорожно-транспортных происшествий. Эта цель определяет конкретные задачи:

- исследовать особенности расследования дорожно-транспортных происшествий в рамках существующих уголовно-правовых и процессуальных норм, а также закона "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств";

- проанализировать средства объективного контроля движения транспортных средств как источник информации при расследовании дорожно-транспортных происшествий;

- сделать анализ и оценку весомости различных информационных данных о механизме дорожно-транспортного происшествия в процессе формирования доказательств;

- провести комплексное обоснование системы и структуры средств объективного контроля за движением автомобиля;

- исследовать технико-экономические показатели средств объективного контроля за движением автомобиля для оптимизации их облика и эксплутационных характеристик;

- изучить правовые вопросы использования средств объективного контроля за движением автомобиля как доказательственной базы в расследовании дорожно-транспортных происшествий;

- разработать предложения по внедрению средств объективного контроля за движением автомобиля как информационную систему, используемую в расследовании дорожно-транспортных происшествий;

Методология, методика исследования. Уголовно-процессуальные, криминалистические, информационно-аналитические и иные аспекты изучаемой проблемы анализировались с позиций общих положений системы философских знаний и диалектических положений теории познания с учетом регулятивных принципов общей теории криминалистики и судебной экспертизы, относящихся к теме диссертации. В ходе проведенного исследования применялись современные методы научного познания: методы логического анализа, сравнительно-правовой, конкретно-социологический, статистический и системный.

Нормативной базой исследования являются: положения Конституции Российской Федерации, Федеральных законов, подзаконных нормативных документов МВД России, других министерств и ведомств.

Теоретической базой исследования являются труды ученых:

- по проблемам методологии криминалистики - О .Я. Баева, Р.С. Белкина, А.И. Винберга, А.Ф. Волынского, В.Н. Григорьева, В.А. Жбанкова, А.А. Закатова, Д.А. Киримова, В Я. Колдина, Н.И. Кулагина, В.П. Лаврова, И.М. Лузгина, С.П. Митричева, В.А. Образцова, Н.А. Селиванова, В.В. Филиппова, Б.М. Шавера, С.А. Шейфера, А.А. Эйсмана, Н.П. Яблокова и др.;

- по проблеме систематизации криминалистических знаний - Т.В. Аверьяновой, Р.С. Белкина, А.Н. Васильева, А.И. Винберга, А.Ф.' Волынского, В.И. Громова, А.В. Дулова, С.И. Коновалова, В.А. Образцова, Е.Р. Российской, Б.П. Смагоринского;

- по проблемам тактики следственных действий - Р.С. Белкина, А.И. Винберга, В.А. Жбанкова, А.А. Закатова, П.К. Кривошеина, Н.И. КулагинаА.П., Резвана, Н.А. Селиванова, Б.П. Смагоринского, М.А. Шматова и др.;

- по вопросам технико-криминалистического обеспечения - Т.В. Аверьяновой, А.Ф. Волынского, Н.П. Майлис, А.М.Зинина, Н.П. ЛандышевА.Н., Колесниченко, Ю.Г. Корухова, А.С. Подшибякина, Е.Р. Российской, А.Р.Шляхова;

Эмпирическую базу исследования составили материалы : трехсот двадцати девяти уголовных дел, связанных с расследованием дорожно-транспортных происшествий по Волгоградской, Воронежской и Ростовской областям, а также Краснодарскому и Ставропольскому краю;

-семьдесят четырех автотехнических экспертных производств, а также транспортно-трассологических и ситуационных экспертиз по фактам ДТП, выполненных специалистами экспертно-криминалистических подразделений системы МВД Волгоградской и Ростовской областей, Краснодарского края;

-результаты анкетирования двухсот сорока работников ГИБДД экспертно-криминалистических и следственных подразделений ОВД, специализирующихся в расследовании дорожно-транспортных происшествий.

- для проверки и уточнения технико-экономических показателей отдельных элементов системы объективного контроля движения автомобиля проводились эксперименты телекоммуникационных систем наблюдения, обработки и хранения информации.

Кроме того, использовался собственный пятилетний опыт работы в должности следователя по расследованию преступлений, связанных с автотранспортом.

Научная новизна исследования заключается в том, что впервые на монографическом уровне рассмотрены теоретические и прикладные основы новой формы получения доказательств при расследовании дорожно-транспортных происшествий путем использования индивидуальной системы объективного контроля движения автомобиля. В диссертационном исследовании раскрыты сущность, содержание и формы получения, анализа и представления доказательств путем фиксации визуальной и акустической информации при движении автомобиля.

Теоретическая и практическая значимость исследования заключается в том, что на основе анализа современного состояния и особенностей расследования дорожно-транспортных происшествий в рамках закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности-владельцев транспортных средств» обосновано предложение об использовании индивидуальных средств объективного контроля движения автомобиля, позволяющих постоянно визуально и акустически фиксировать дорожную обстановку и хранить необходимую информацию для ее изучения при расследовании ДТП.

Сформулированные автором принципы и структура системы объективного контроля позволяют выбирать рациональные характеристики и конфигурацию технического исполнения указанной системы. Размещение на каждом автомобиле системы объективного контроля позволит после ДТП просматривать зафиксированный в цифровом формате сюжет, охватывающий развитие и кульминацию дорожно-транспортного происшествия.

Разработка и внедрение представленной системы значительно повысит показатели объективности в расследовании ДТП, снизит трудоемкость и сроки расследования.

Выводы и рекомендации диссертации могут быть использованы в совершенствовании правотворческой деятельности путем внедрении современных средств и методов информационного обеспечения реализации закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств».

Результаты диссертационного исследования могут использоваться в учебных программах по подготовке следователей, оперативных сотрудников, экспертов-криминалистов при изучении ими современных технико-криминалистических возможностей получения, обработки и использования розыскной и доказательственной информации в целях раскрытияпреступлений, связанных с дорожно-транспортными происшествиями.

Положения, выносимые на защиту:

1. Комплекс информационных данных о механизме дорожно-транспортного происшествия, необходимый для фиксации индивидуальной системой объективного контроля движения автомобиля.

2. Система, структура и рациональные характеристики средств объективного контроля за движением автомобиля.

3. Обоснование внедрения техническо-криминалистических средств объективного контроля за движением автомобиля в процессе совершения ДТП.

4. Предложения по технико-криминалистическим характеристикам системы объективного контроля с позиций порядка получения доказательств.

5. Рекомендации по использованию индивидуальных средств объективного контроля за движением автомобиля как информационной и доказательственной базы в расследовании дорожно-транспортных происшествий.

Апробация и внедрение результатов исследования.

Теоретические положения, результаты исследования, выводы и рекомендации обсуждены на постоянно действующем семинаре - круглом столе профессорско-преподавательского состава кафедры криминалистики Ростовского юридического института МВД России, на научно-практических конференциях, проведенных в 2001-2004 годах.

Научно-практические положения, выработанные в ходе диссертационного исследования, обсуждались на научном совете МВД по Южному Федеральному округу 27 - 28 мая 2004 г., и вошли в перечень перспективных научно-исследовательских работ МВД России на 2005 — 2007 гг. При участии научного комитета Главного организационно инспекторского управления МВД России и Конструкторского бюро опытных работ (г. Москва) в мае 2004 г. согласовано техническое задание на постановку опытно-конструкторской работы по созданию индивидуальных средств объективного контроля за движением автомобиля.

Основные научные положения диссертационного исследования отражены в пяти опубликованных научных работах, используются в. учебном процессе на кафедре криминалистики Ростовского юридического института МВД России.

Структура диссертации обусловлена кругом исследуемых проблем. Она состоит из введения трех глав, заключения, списка использованной литературы и приложения.

## Заключение диссертации по теме "Уголовный процесс; криминалистика и судебная экспертиза; оперативно-розыскная деятельность", Рыжиков, Сергей Леонидович

Выводы же в заключении могут оказаться и необоснованными, и неверными по самым разным причинам. Эксперту могут предоставлены неполные или неверные исходные данные, не те объекты; он может не всегда достаточно профессионально владеть методикой исследования и допустить непреднамеренную ошибку.

В этой связи для использования фактических данных, установленных при производстве экспертизы, заключение эксперта обязательно должно быть оценено судом.

Под оценкой заключения эксперта понимают процесс установления относимости и допустимости заключения, определения форм и путей его использования в доказывании. К оценке экспертного заключения требуется специфический подход, поскольку это доказательство основано на использовании для его получения специальных знаний, которыми не располагают участники процесса, а также потому, что процессуальная процедура получения этого доказательства после назначения экспертизы осуществляется не судом, и поэтому обязанностью последнего является проверка ее соблюдения.1

Процесс оценки заключения состоит из нескольких последовательных этапов.

1. Проверка соблюдения требований закона при наличии экспертизы, в ходе которой выясняются ответы на следующие вопросы: компетентел ли эксперт в решении поставленных ему задач и не вышел ли он за пределы своей компетенции, например, решая вопросы правового характера; не проведена ли экспертиза лицом, подлежащим отводу по основаниям, перечисленным в процессуальном законе (ст. 61 УПК РФ) соблюдены ли права участников процесса при назначении и производстве экспертизы; не нарушался ли процессуальный порядок при получении образцов для сравнительного исследования (ст.ст. 166, 167, 202 УПК РФ); соблюдена ли процессуальная форма заключения эксперта и налицо ли все требуемые для нее реквизиты.

2. Проверка подлинности, пригодности и достаточности исследовавшихся вещественных доказательств и образцов.

3. Оценка научной обоснованности экспертной методики и правомерности ее применения.

4. Проверка и оценка полноты и всесторонности заключения, которая означает, что эксперт:

1 Российская Е.Р. Комментарий к Федеральному Закону «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации». - М., 2002. - С. 108-109. исследовал все представленные на экспертизу объекты, выявил все признаки, необходимые и достаточные для формулирования выводов; использовал все рекомендованные современной наукой и экспертной практикой методы и методики; аргументировано ответил на все поставленные перед ним вопросы либо обоснованно отказался дать ответ на один из них или все; полно и всесторонне описал ход и результаты исследования, приложил соответствующий иллюстрационный материал.

5. Логическая обоснованность хода и результатов экспертного исследования.

6. Относимость результатов экспертного исследования к данному уголовному или гражданскому делу (их доказательственное значение).

7. Соответствие вывода эксперта имеющимся в деле доказательствам, то есть оценка выводов эксперта в совокупности с. другими доказательствами.1

Сегодня практика производства независимых экспертиз только формируется и проблема привлечения специалистов негосударственных экспертных учреждений решается далеко не однозначно. По сложившимся стереотипам дознаватели, следователи и прокуроры в большей степени доверяют экспертам системы МВД и Министерства юстиции.

Однако, для страховых компаний развитие рынка частных экспертных услуг трудно переоценить. В данном случае автоматически решаются проблемы, связанные с процедурой назначения, появляется, возможность выбора исходя из квалификации эксперта, его профессиональных качеств и т.д.

1 Внуков В. И. Особенности назначения, производства и использования результатов независимых экспертиз при расследовании преступлений: Дис.канд. юрид. наук. -Волгоград, 2004. - 232 с.

Таким образом, на сегодняшний день организационные (формальные) проблемы проведения экспертиз по заданиям страховых компаний можно считать практически решенной. Однако, это не снимает общей проблемы проведения экспертиз по делам о ДТП, в особенности автотехнической и автотрасологической.

Независимая экспертиза проводится по тем же методикам, что и в государственных экспертных учреждениях, как правило, на основе тех же исходных данных, и во многих случаях теми же субъектами (бывшими экспертами системы МВД и Министерства юстиции). Соответственно, решение вопросов о причине дорожно-транспортного происшествия, его-механизме часто бывает невозможно или вывод делается в вероятностной форме.

Возможность получения объективных однозначных выводов связана с необходимостью получения объективных исходных данных, что возможно на основе использования принципиально новых подходов, основанных на использовании систем объективного контроля движения автомобиля в условиях развивающегося дорожно-транспортного происшествия.

Глава 2. Средства объективного контроля за движением автомобиля как прием получения и фиксации криминалистически значимой информации в условиях дорожно-транспортного происшествия

§ 2.1. Анализ и оценка весомости информационных данных о механизме дорожно-транспортного происшествия.

Расследование дорожно-транспортных происшествий во многих случаях отличается рядом особенностей, связанных с тем, что эти происшествия, или преступления, не относятся к категории неочевидных (преступление принято считать неочевидным, если на момент возбуждения уголовного дела неизвестно лицо, его совершившее, и для установления изадержания этого лица' необходимо проведение следственных действий и оперативно-розыскных мероприятий'). Иногда это определяет и отношение к ним, как к простым с точки зрения сбора доказательств. Однако, эта простота кажущаяся. Несмотря на то, что следователю, ведущему расследование, субъекты-участники ДТП известны (с мест происшествийскрывается менее 1% водителей), остается неизвестным (невыясненным) механизм совершенного правонарушения (преступления), и очевидный на первый взгляд несчастный случай может оказаться результатом преступного нарушения ПДД его участниками. Для установления этого и необходимо-выяснение достоверного механизма развития события.

Механизм дорожно-транспортного происшествия определяется сложной системой взаимосвязанных факторов, каждый из которых в отдельности не всегда может привести к ДТП. Происшествие возникает, развивается и заканчивается общественно опасными последствиями под воздействием целого ряда причин. Учитывая их объективный и субъективный характер, становится ясно, что нередко бывает достаточно

1 Бордиловский Э.И. Раскрытие неочевидных преступлений.- М., 1991. -С. 3. сложно обнаружить и проследить главную причину события, установить прямую связь между действиями водителя транспортного средства и наступившим последствием1. Например, скорость движения автомобиля ниже разрешенной Правилами на данном участке дороги, не может однозначно свидетельствовать об отсутствии нарушений скоростного режима. На безопасность движения оказывают влияние и видимость, и состояние дорожного покрытия, и психо-физическое состояние самого водителя.

Установление механизма ДТП можно отнести, таким образом, к исследованию ситуации, возникшей в момент совершения аварии. Иными словами, определяющее значение имеет анализ ситуационных составляющих события. Выделение этих составляющих, их комплексная оценка и, самое главное, установление причинной связи между действиями участников и наступившими последствиями - и есть задача, решение которой может служить основанием для формирования реконструкции произошедшего события.

Ситуационное исследование предполагает два возможных направления. Первый путь связан с установлением каждого из поддающихся анализу компонентов с их последующей совместной качественной или количественной оценкой на основе разработанных в науке методов. При этом, в процессе выбора численных коэффициентов, связывающих отдельные элементы, или качественной степени взаимовлияния всегда возникают определенные ошибки, иногда настолько существенные, что конечный результат не удовлетворяет требуемому уровню надежности. Например, при совершении ДТП в ночных условиях необходимо установить скорость движения автомобиля в момент совершения аварии и освещенность в то же время. Оба параметра

1 Онучин А.П. Проблемы расследования дорожно-транспортных происшествий с учетом ситуационных факторов. - Свердловск, 1987. - С. 18. поддаются определению достаточно точно. Однако, однозначно решить вопрос об их соотношении, обеспечивающим безопасный режим движения можно лишь приближенно.

В основе второго варианта решения лежит оценка (обычно качественная) суммарного влияния нескольких факторов, напрямую не связанных друг с другом, но имеющих значение для развития процесса в целом. Решение такой задачи, есть установление причинно-следственной связи между предшествующим дорожно-транспортному происшествию событием и его результатом.

Обстоятельства совершения ДТП, подлежащие установлению, по мнению А.Г. Филипова и А.Ф. Волынского включают:

1) характер происшествия (преступление, несчастный случай, стихийное бедствие);

2) время, место и другие обстоятельства ДТП;

3) виновность водителя в нарушении правил дорожного движения;

4) причинная связь между нарушением правил дорожного движения и наступившими последствиями;

5) механизм ДТП;

6) наличие отягчающих либо смягчающих вину участников события обстоятельств;

7) характер и размер ущерба (в том числе и степень тяжести вреда здоровью);

8) обстоятельства способствующие совершению преступления.1

Подобная постановка вопросов, по нашему мнению, относится к комплексному решению задачи расследования ДТП. Это и правовая оценка совершенных действий, и финансовая сторона, и, в конечном итоге, установление степени вины каждого участника. Нас же, в первую очередь интересует установление лишь одного элемента из перечисленных, а

1 Филипов А.Г., Волынский А.Ф. Криминалистика. - М., 1998. - С. 461. именно - механизма совершенного ДТП, который в дальнейшем будет использоваться как отправная точка при решении всех остальных вопросов.

Для успешного решения этого вопроса следователю (дознавателю) в первую очередь необходимо выяснить временные и пространственные-связи между отдельными элементарными актами развивающегося события, в том числе и установить причину произошедшего.

Все разнообразие дорожно-транспортных происшествий в криминалистической литературе разделено на несколько видов:

- столкновение;

- опрокидывание транспортного средства;

- наезд.

В зависимости от этого деления и элементарные акты происшествия, подлежащие установлению (зарождение опасности,-кульминация события, его завершающаяся стадия) имеют индивидуальные особенности и степень значимости для объяснения всего процесса в целом.

Так, для столкновения, то есть физического контакта движущихся объектов (автотранспортных средств), одной из особенностей является продолжение неуправляемого движения транспортного средства после столкновения, что обычно приводит к вторичным столкновениям. В этом случае установить механизм начальной стадии бывает достаточно сложно.

При наездах (столкновениях с неподвижными преградами, в том числе и наезде на человека) в качестве особенности можно выделить-сложности в установлении соотношения безопасной скорости движения, технического состояния автомобиля и видимости при данных погодных условиях.

Разработка научных рекомендаций для решения любого вопроса требует, как правило, использование метода сравнительного анализа нескольких компонентов. Этими компонентами могут быть:

- анализ существующей практики его решения;

- анализ имеющихся технических средств, потенциально пригодных для использования;

- анализ параметров, имеющих наибольшее значение для процесса, и выработка научно обоснованных предложений по концентрации усилий на выявление именно этих компонентов;

- интегральный учет параметров, поддающихся численному выражению и т.д.

Принимая во внимание криминалистическую сущность процесса установления механизма ДТП, следует отталкиваться от базовых положений, заложенных в методику расследования любого преступления. Деятельность по раскрытию и расследованию всегда связана с поиском, получением, передачей, исследованием, оценкой и реализацией информации. Под информацией следует понимать выделенную нашим сознанием при решении конкретной задачи часть сведений об объекте исследования, которая может способствовать решению поставленной задачи.1

Таким образом, для решения нашей задачи, в первую очередь, необходимо выяснить: какую информацию требуется получить для-выяснения механизма ДТП.

Дорожно-транспортное происшествие характеризуется высокой динамичностью процесса, что определяет его многофакторность. Следовательно, даже установление большинства факторов, влияющих на процесс (скорость движения, видимость, состояние дорожного покрытия и т.д.), изолированно от других, не может в большинстве случаев объяснить событие в целом.

С другой стороны, при реконструкции механизма и установлении причины ДТП можно выделить основные факторы, которые, во-первых,

1 Там же. С. 33. вызывают наибольшие трудности с точки зрения их установления при расследовании и, во-вторых, оказывают наибольшее влияние на развитие аварийной ситуации, приводящей к ДТП. Следует отметить, что интерпретация полученных результатов в интегральном виде дает возможность разработать именно комплексный подход к решению задачи воспроизведенбия механизма ДТП (§ 2.2.).

Любое исследование, как уже было отмечено, может быть, плодотворным лишь при синтезе практических наработок с анализом наиболее часто встречающихся трудностей, выявлением основных недостатков и теоретических положений, объясняющих процесс или явление.

Анализ практики строился на результатах опроса сотрудников ГАИ БДД и экспертов, проводящих автотехнические и автотрасологические исследования, а также изучении материалов уголовных дел, связанных с ДТП.

Для проведения оценочных показателей весомости информационных, данных о механизме дорожно-транспортного происшествия наше исследование было разделено на две составляющие.

В первую очередь, мы проанализировали причины, приводящие к ДТП, так как это является целью всего процесса расследования. В то же время, установление причины невозможно без реконструкции всего механизма, так как механизм ДТП представляется инструментом, служащим для объяснения причины и следствия с учетом пространственно-временных связей.

Таким образом, в приложении решения задачи по установлению, механизма ДТП необходимо было установить:

1. Причины ДТП;

2. Пространственно-временную реконструкцию.

Среди причин дорожно-транспортных происшествий всеми участниками опроса (сотрудниками ГАИ БДД) приоритет был отдан превышению допустимой и безопасной скорости движения. Различие этих двух понятий имеет существенное значение для выяснения всех обстоятельств ДТП, но на нем мы остановимся несколько позднее.

Вообще же, ответы на вопросы анкеты о причинах ДТП можно сгруппировать по принципу частоты их встречаемости на две группы. Это необходимо было сделать, так как часть из указанных причин встречается крайне редко, но вариантов таких редких ответов было достаточно много. Поэтому, для того, чтобы выявить наиболее значимые из них, на которых действительно стоит сосредоточить основное внимание, в итоговом перечне редковстречающиеся ответы нами не учитывались.

Обработанные результаты опроса представлены на гистограмме 2.1.

4 s

25%

Рис. 2.1. Гистограмма основных причин дорожно-транспортных происшествий, построенная по результатам опроса сотрудников ГАИ БДД.

1. Превышение разрешенной на данном участке дороги скорости движения;

2. Невыполнение требований дорожных знаков и сигналов-светофора;

3. Слабое сцепление протекторов шин с дорожным покрытием (дождь, снег, изношенность протекторов шин);

4. Неблагоприятные условия видимости (ночь, туман);

5. Состояние дорожного покрытия.

Решение вопросов по установлению причины ДТП (скоростного режима движения; сигнала светофора, на который автомобиль проехал перекресток; состояние дорожного покрытия на момент ДТП и др.) в процессе расследования возможно при проведении следующих основных, следственных действий:

- допрос подозреваемых (обвиняемых) и свидетелей;

- проведение следственного эксперимента;

- производство судебных экспертиз.

Анализ уголовных дел, проведенный нами в процессе исследования, выявил две, в общем-то, прогнозируемые проблемы. В ходе судебного рассмотрения уголовных дел по ДТП, показания свидетелей судом учитываются не всегда однозначно. Всем хорошо известны объявления в газетах, где предлагаются услуги по даче показаний в качестве свидетелей,, факты предварительного сговора и т.д. В настоящее время всеми следователями, ведущими уголовные дела по ДТП, признается тот факт, что показания свидетелей не являются достоверными «доказательствами».

Результаты следственного эксперимента, проведение которого направлено на уточнение или подтверждение имеющихся данных, также в большинстве случаев оспариваются адвокатами по причине некомпетентности следователей в решении специальных вопросов технического со стояния транспортного средства, решения вопросов ситуационного характера и, тем более, комплексной оценки различных, факторов.

Единственными на сегодняшний день объективными данными в материалах уголовных и административных дел, связанных с проверкой или расследованием ДТП, являются результаты экспертных исследований.

Реконструкция механизма происшествия, проводимая в рамках экспертного исследования, предполагает достоверное установление многих элементов - действия всех его участников, влияния на эти действия объективных факторов, временного анализа элементов развивающегося события и т.д.

Опрос экспертов, проводящих автотехнические и' автотрасологические исследования (исследования, связанные с установлением механизма ДТП) позволил выявить две основные проблемы.

Первая, связана с недостаточностью данных, предоставляемых следователем для решения поставленных вопросов. Для более наглядного представления этих пробелов, результаты опроса нами представлены в виде гистограммы 2.2. 2

25%

Рис. 2.2. Гистограмма, построенная по результатам опроса экспертов-автотехников:

1. Достаточную для проведения экспертного исследования следовую картину на месте происшествия;

2. Скорость движения автомобиля;

3. Видимость с учетом наружного освещения и освещения ближним или дальним светом автомобиля(-ей);

4. Данные о частоте вращения вала стеклоочистителей, если ДТП произошло в условиях дождя или снегопада;

5. Другие исходные данные.

Вторая проблема связана с отсутствием методик, позволяющих даже при полноте предоставленных исходных данных соотнести между собой различные по своей природе факторы, которые могут оказывать воздействие на развитие ситуации как изолированно друг от друга, так и в комплексе.

Если первая проблема относится к разряду решаемых, так как она вызвана субъективным отношением следователя, зависит от его опыта и компетенции, то вторая на сегодняшний день далека от своего разрешения.

Сегодня существует два подхода. Первый предполагает как можно более полное воспроизведение механизма ДТП на основе физического' моделирования процесса. Исходными данными при этом являются следы события и показания очевидцев. Например, установление направления и скорости движения транспорта в момент столкновения возможно по характеру разлета осколков разрушенного в момент удара стекла, по траектории выпадения грузов и т.д.1 Во многих случаях таким образом удается установить отдельные элементы события, однако, в связи со случайным характером этих процессов (разлет осколков, траектория полета груза), результаты, как правило не отличаются большой точностью.

Другое направление - попытки описания характера движения' транспортного средства перед моментом столкновения с использованием математического аппарата. В этом случае за основу также берутся следы, которые образовались в момент аварии или за некоторое время до ее совершения. Но, в отличие от первого способа реконструкции, каждое

1 Путивка С.Н. Криминалистическое моделирование для реконструкции неочевидных обстоятельств при расследовании дорожно-транспортных происшествий: Лвтореф. дисс. .к.ю.н. — Волгоград, 2002. - С. 14. изменение обстановки (параметры следов, величина деформации, др.). описывается функциональными зависимости с введением соответствующих поправочных коэффициентов. Например, всем известна методика расчета скорости движения по следам торможения автомобиля, расчет направления и скорости движения по характеру деформации кузова и других элементов. Несмотря на, казалось бы более научнообоснованный подход к решению задачи, и в этом случае полностью воспроизвести даже отдельные значимые элементы удается достаточно редко. Так, например, анализ экспертных заключений по ситуационным экспертизам, основой которых были функциональные зависимости между отдельными-параметрами, показал, что точность таких расчетов во многих случаях следствие удовлетворить не может. Сегодня в экспертно-криминалистических подразделениях используются программы расчета, в качестве исходных данных в которые вводятся параметры, отличающиеся такой широтой, что сводятся «на нет» все вводимые поправочные коэффициенты.

Для примера можно привести одно из экспертных исследований, целью которого являлось установление возможности предотвращения столкновения при заданных скоростях движения автомобилей и состоянии-дорожного покрытия (асфальта).1 В постановлении о назначении экспертизы было указано, что скорость одного автомобиля составляла 8085 км/ч, второго — 70-80 км/ч. Состояние протекторов передних колес обоих автомобилей - среднее. Столкновение произошло на мокром асфальте. Предельное расстояние, на котором возникла аварийная ситуация (появилась помеха для обоих автомобилей - выезжающий с перекрестка автомобиль) 75-150 м. Наглядность примера заключается в том, что следовательпредоставил абсолютно все данные, необходимые для проведения расчетов. Однако, указанные им интервалы в результате

1 Материалы уголовное дела 16439/253. привели и к временным интервалам развития аварийной ситуации в пределах от 7 до 24 секунд (расчетное время от начала развития аварийной ситуации до столкновения). Совершенно очевидно, что подобный результат совершенно не объясняет ни механизма произошедшего ДТП, ни его причины. Как следствие, уголовное дело, возбужденно в марте 2001 года, до сих пор (июнь 2004 г.) находится в стадии предварительного следствия.

Таким образом, существующие методики по реконструкции механизма ДТП, на результатах которых основывается установление его причины, не могут считаться удовлетворительными. Даже при уточнении отдельных параметров, введении новых коэффициентов, разработке методик по использованию новых следов или их модифицированной интерпретации всегда будет оставаться элемент случайности, объяснить или учесть который будет невозможно.

Опрос экспертов автотехнических и автотрасологических экспертиз позволил выявить те параметры движения, которые они хотели бы иметь для формирования категорических выводов. Данные представлены в таблице 2.1

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Проведенное автором диссертационное исследование служит основополагающей базой для формулирования выводов, обоснования отдельных научных концепций и дачи конкретных практических рекомендаций, направленных на совершенствование расследования дорожно-транспортных происшествий. Проведенные исследования позволяют сделать следующие выводы:

1. С точки зрения темы исследования, определяющее значение имеет анализ особенностей расследования дорожно-транспортных происшествий, имеющих определенные признаки неочевидных обстоятельств, не позволяющих в полной мере восстановить механизм происшествия. Расследование ДТП как в рамках административного, так и уголовного права связано с определенными затратами сил, времени и средств. Практика показывает, что из-за отсутствия достаточной объективной информации об обстоятельствах ДТП многие дела продолжительное время остаются не расследованными.

2. В криминалистической характеристике данного преступления ведущим элементом является именно механизм преступления, а не способ его совершения, как это нередко наблюдается в криминалистических характеристиках других преступлений. Способ совершения дорожно-транспортного происшествия, имеющий своеобразные черты, чаще играет подчиненную роль по отношению к механизму и другим элементам криминалистической характеристики дорожно-транспортного происшествия. При этом под механизмом дорожно-транспортного происшествия понимается совокупность промежуточных состояний и процессов, формирующих последствия на взаимодействовавших объектах в материализованном виде, на предаварийном, аварийном и послеаварийном этапах развития дорожно-транспортного происшествия.

3. Обстановка преступных нарушений правил безопасности включает в себя такие элементы, как место, время и другие обстоятельства. Дорожная обстановка, например, представляет собой сложную исключительную динамичную совокупность объективных и субъективных обстоятельств, которые должны учитываться водителем при управлении транспортным средством. Она включает в себя и планировку дорог и уличных магистралей, освещенность проезжей части в темное время суток, состояние дорожного покрытия, средств автоматического и иного регулирования дорожным движением, интенсивность и скорость движения машин и пешеходов, поведение пешеходов и водителей автомобилей и т.д. Чем сложнее дорожная обстановка, тем больше оснований ожидать возникновения аварийных ситуаций.

4. В дорожно-транспортном происшествии можно выделить три фазы: 1) начальную; 2) кульминационную и 3) конечную. Каждая из них является логическим продолжением предыдущей и, в свою очередь, предопределяет развитие последующей. Для начальной фазы дорожно-транспортного происшествия характерны условия движения транспортного средства и пешеходов, сложившиеся перед возникновением опасной ситуации, при которой участники движения должны немедленно принять все имеющиеся в их распоряжении меры для предотвращения дорожно-транспортного происшествия и снижения тяжести его последствий. Непринятие этих мер или их недостаточная эффективность приводит в процессе сближения транспортных средств и пешеходов к переходу от опасной ситуации в аварийную, когда участники движения не располагают технической возможностью предотвращения дорожно-транспортного происшествия, и оно становится неизбежным. Кульминационная фаза дорожно-транспортного происшествия характеризуется событиями, вызывающими наиболее тяжелыми последствиями. Это фаза протекает быстро (обычно несколько секунд) развивается на участке дороги небольшой протяженности. Конечная фаза дорожно-транспортного происшествия следующая за кульминационной, часто совпадает с прекращением движения транспортного средства. Иногда конечная фаза продолжается и после остановки.

5. С 1 июля 2003 года вступил в силу Федеральный закон от 25 апреля 2002 года N 40-ФЗ "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" и связанные с ним правила обязательного страхования. Правила определяют типовые условия, в соответствии с которыми заключается договор обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, разъясняются основные понятия, такие, как "владелец транспортного средства", "водитель", "потерпевший", описывают порядок действий лиц при наступлении страхового случая, методы определения страховой суммы, порядок разрешения споров.

6. В условиях реализации закона об «автоответственности» нагрузка на ГИБДД сильно увеличилась из-за отсутствия в законе четких оснований для осуществления страховых выплат и недостаточной проработки вопроса оформления дорожно-транспортных происшествий. Значительно увеличилось число обращений в ГИБДД по фактам мелких аварий. Сотрудники ГИБДД уже не справляется с оформлением и разбором дорожно-транспортных происшествий. Нагрузка на дорожно-патрульную службу увеличилась в шесть раз, а ежедневное количество ДТП без пострадавших, на которые вынуждены выезжать автоинспекторы, - на 500 случаев. МВД намерено внести в правительство поправки к закону, направленные на упрощение процедуры оформления дорожно-транспортных происшествий с незначительными повреждениями.

7. Анализ существующего в настоящее время механизма расследования дорожно-транспортных происшествий показывает их неэффективность, особенно в условиях неуклонного роста количества

ДТП. Несовершенство системы сбора и обработки данных о ДТП не позволяет в полной мере реконструировать картину ДТП и установить степень виновности его участников. Дефицит ориентирующей и доказательственной информации связан с высокой степенью информационной неопределенности в деятельности по расследованию дел, связанных с ДТП. В итоге затрудняется проведение оперативно-розыскных и иных мероприятий, направленных на установление обстоятельств ДТП, что приводит к выдвижению большого количества следственных версий относительно причин дорожного происшествия и значительно увеличивает объем работ.

8. Выход из сложившейся ситуации лежит в направлении использования современных научно-технических достижений в создании специальных средств и систем объективного контроля и регистрации параметров состояния и движения транспортных средств в момент ДТП, дорожной обстановки, позволяющих восстанавливать обстоятельства происшествия. Такие системы и средства способны фиксировать информацию в наглядно-образном виде для обеспечения ее полноты и адекватности запечатленным процессам и событиям, т.е. документальности. Соблюдение процессуальной формы использования рассматриваемых систем и средств в ходе предварительного расследования и судебного разбирательства по административным и уголовным делам, позволит им выступать в качестве объективных источников информации о механизме ДТП, и учитывать при этом интересы сторон, участвующих в процессе.

9. На основе анализа существующих систем объективного контроля параметров движения транспортных средств, применяющихся на авиационном и железнодорожном транспорте, а также ряда разработок предназначенных для автомобильного транспорта, учитывая специфику необходимой и достаточной информации для выяснения всех обстоятельств ДТП, был выработан ряд требований к перспективной системе объективного контроля параметров движения транспортных средств. Перспективное индивидуальное устройство объективного контроля за движением автомобиля в условиях ДТП, должно представлять собой универсальную систему, основанную на применении самых современных информационных технологий цифровой аудио- и видеозаписи и сохранения полученных данных на защищенных от внешних воздействий (ударов, опрокидывания автомобиля, пожара, водной среды) носителях информации.

10. Индивидуальная система объективного контроля за условиями и характером движения автомобиля предназначена для фиксации визуальной и акустической информации дорожной обстановки во время движения автомобиля и должна обеспечивать:

1) запись и хранение информации, предшествующей ДТП (любой остановке машины) за некоторое время до ДТП (остановки) и после ДТП (остановки);

2) воспроизведения визуальной и акустической информации дорожной обстановки, предшествующей ДТП и в момент ее совершения;

3) использования данных визуальной и акустической информации дорожной обстановки, предшествующей ДТП, для проведения экспертных автотехнических исследований;

4) изготовления иллюстраций, касающихся визуальной информации во время ДТП.

11. Установление механизма ДТП можно отнести к исследованию ситуации, возникшей в момент совершения аварии. Иными словами, определяющее значение имеет анализ ситуационных составляющих события. Выделение этих составляющих, их комплексная оценка и, самое главное, установление причинной связи между действиями участников и наступившими последствиями - и есть задача, решение которой может служить основанием для формирования реконструкции произошедшего события.

12. Разработка научных рекомендаций для решения поставленной задачи строилась на использовании метода сравнительного анализа нескольких компонентов: анализ существующей практики его решения; анализ имеющихся технических средств, потенциально пригодных для использования; анализ параметров, имеющих наибольшее значение для процесса, и выработка научно обоснованных предложений по концентрации усилий на выявление именно этих компонентов; интегральный учет параметров, поддающихся численному выражению и т.д.

13. Принимая во внимание криминалистическую сущность процесса установления механизма ДТП, следует отталкиваться от базовых положений, заложенных в методику расследования любого преступления. Деятельность по раскрытию и расследованию всегда связана с поиском, получением, передачей, исследованием, оценкой и реализацией информации.

Дорожно-транспортное происшествие характеризуется высокой динамичностью процесса, что определяет его многофакторность. Следовательно, даже установление большинства факторов, влияющих на процесс (скорость движения, видимость, состояние дорожного покрытия и т.д.), изолированно от других, не может в большинстве случаев объяснить событие в целом.

14. Среди причин дорожно-транспортных происшествий всеми участниками опроса (сотрудниками ГАИ БДД) приоритет был отдан превышению допустимой и безопасной скорости движения; невыполнению требований дорожных знаков и сигналов светофора; слабому сцеплению протекторов шин с дорожным покрытием (дождь, снег, изношенность протекторов шин); неблагоприятным условиям видимости (ночь, туман); состоянию дорожного покрытия.

15. Единственными на сегодняшний день объективными данными в материалах уголовных и административных дел, связанных с проверкой или расследованием ДТП, являются результаты экспертных исследований.

Опрос экспертов, проводящих автотехнические и автотрасологические исследования (исследования, связанные с установлением механизма ДТП) позволил выявить две основные проблемы.

Первая, связана с недостаточностью данных, предоставляемых следователем для решения поставленных вопросов: достаточную доля проведения экспертного исследования следовую картину на месте происшествия; скорость движения автомобиля; видимость с учетом наружного освещения и освещения ближним или дальним светом автомобиля(-ей); данные о частоте вращения вала стеклоочистителей, если ДТП произошло в условиях дождя или снегопада.

Вторая проблема связана с отсутствием методик, позволяющих даже при полноте предоставленных исходных данных соотнести между собой различные по своей природе факторы, которые могут оказывать воздействие на развитие ситуации как изолированно друг от друга, так и в комплексе.

16. Решение ситуационной задачи при расследовании ДТП осложняется тем фактом, что при установлении причины достаточно сложно бывает именно соотнести режим движения с сопутствующими факторами.

Для управления автомобилем водителю необходима, главным образом, зрительная (визуальная) информация, при этом ее количество и качество зависит от характеристик зрительного анализатора, психофизического состояния и физических условий среды движения.

Таким образом, в идеале, для установления механизма ДТП и выяснения его причины необходимо: воссоздать ту зрительную информацию, которую получал (мог получить) водитель при управлении транспортным средством; оценить объективные условия движения.

17. Система объективного контроля предназначена для фиксации визуальной и звуковой информации путем записи ее в цифровом формате. Горизонтальный угол наблюдения составляет 130°, вертикальный - не менее 90°. Информация фиксируется днем и ночью в услових дождя и снегопада, освещения фарами встречных автомобилей.

18. Система объективного контроля производит запись информации в постоянном режиме, но через 50 секунд текущего времени происходит стирание «устаревшей информации». При любой остановке автомобиля в буфере обмена находится запись последних 50 секунд.

19. Блок записи и хранения информации защищен от внешнего воздействия, имеет порты для подключения к компьютеру и просмотру записанной информации.

20. Система объективного контроля имеет двухконторное электропитание. В обычном режиме - бортовая сеть автомобиля, в момент ДТП и после него - автономный блок питания, обеспечивающий запись информации в течение 15 секунд.

21. В контексте рассматриваемой проблемы важно решить задачу оптимизации, состоящую в создании системы объективного контроля параметров движения транспортного средства предназначенную для массового использования на автомобилях, которая будет обеспечивать требуемый результат при минимальных затратах средств. Оптимизация при этом состоит в выборе наилучшего варианта из возможных, путем решения одной из двух задач. Одна, состоит в поиске оптимального решения, реализация которого в рамках принятых ограничений и допущений обеспечивает достижение требуемого результата при минимальных затратах. Другая же задача предусматривает достижение максимального результата при имеющихся ресурсах (силах, средствах, времени и т.д.).

22. Проведенные исследования показали, что большинство профессиональных водителей и автомобилистов-любителей готовы заплатить при обязательном страховании гражданской ответственности владельца транспортного средства или страховании автомобиля за дополнительное устройство объективного контроля параметров движения, которое позволило бы обеспечить большую объективность и упростить процедуру установления виновного в ДТП, обезопасить себя от мошенников «подставлял» промышляющих совершением преднамеренных ДТП. Системой объективного контроля движения транспортных средств готовы оснастить свой автомобиль 76 % владельцев транспортных средств, при этом 83 % из этого числа готовы понести расходы до 8000 руб., 11 % -до 14000 руб., а 6 % - до 30000 руб.

23. Для обоснования возможности и необходимости решения задачи создания и использования устройств объективного контроля движения транспортных средств, и для оценки их эффективности нами были выбраны типовые ситуации: первая - эксплуатация средства контроля на транспортном средстве и фиксация им необходимой информации о ДТП; вторая - снятие и расшифровка информации, записанной средством контроля; третья - использование информации, записанной средством контроля, в гражданском и уголовном судопроизводстве.

На основе показателей стоимости, полноты и надежности регистрируемой информации было проведено сравнение имеющихся систем регистрации параметров движения транспортных средств в плане оптимальности, т.е. решения требуемых задач наиболее простым и дешевым путем, и в то же время позволяющим получить максимальный объем достоверной информации в наглядно-образном виде.

24. Бурное развитие науки в сфере компьютерной, видео-, телевизионной техники и информатики создало все необходимые предпосылки для использования компьютерных технологий в сфере обеспечения безопасности движения, а также в следственной и судебной практике. Применение в уголовном судопроизводстве новых систем и средств контроля, фиксации и документирования визуальной и акустической информации, приводит к необходимости рассмотрения ряда организационных и правовых вопросов, связанных с внедрением их в следственную и экспертную практику для решения широкого перечня криминалистических задач.

25. В процессе исследования материальной обстановки места ДТП информация не должна утрачивать основной своей функции - служить' средством познания в рамках расследуемого события на основе зафиксированных фактов. Для того чтобы информация приобрела статус доказательственной, комплекс этих мероприятий должен быть произведен в порядке и форме, определенных нормами УПК. При процессуальном закреплении определенной ориентирующей информации последняя может приобрести статус доказательственной, например, после назначения и проведения соответствующих экспертиз.

26. Вопрос допустимости применения современных технических средств в уголовном судопроизводстве и использование результатов их применения в качестве доказательственной информации был и остается достаточно актуальным в период интенсивного технического развития и переоснащения. Причина этого кроется в стремительном развитии технической и отставании законодательной базы. Естественно, что законодательно не возможно предусмотреть всех технических новинок, которые могут появиться в ближайшем будущем. По этой причине необходимо обозначить в законодательной базе саму возможность применения таких технических средств (не конкретизируя их) и регламентировать правила процессуальногооформления результатов применения современной техники и технологий. Поскольку мы предъявляем к техническим средствам в качестве одного из требований универсальность и закладываем резерв на прогресс техники и технологий, то аналогичный подход должен применяться и при разработке нормативной базы.

27. Технические средства, применяемые с целью объективного контроля дорожной ситуации и ее фиксации должны быть грамотно введены в правовую сферу при расследовании ДТП. В данном случае предстоит решить ряд вопросов, к которым относятся:

- правила изъятия доказательственной информации, информации которая имеет значение для расследуемого события.

- правила ее процессуального оформления и ее с татус (вещественное доказательство, производное вещественного доказательства, приложение к протоколу следственного действия).

- правила и порядок исследования полученных в ходе видеозаписи материалов;

- порядок использования полученных материалов в суде при рассмотрении дел уголовной, административной или гражданской направленности.

28. Блоки хранения информации системы объективного контроля после ДТП изымаются со всех транспортных средств, участвовавших в ДТП и при необходимости упакованы и опечатаны непосредственно на месте изъятия в присутствии заинтересованных сторон: представители ГАИ БДД, страховых компаний, адвокаты и другие лица, имеющие право на проведение процессуальных действий, дознания. Демонтаж блока хранения информации должен производиться специалистом, имеющим навыки работы с электронными устройствами и видеозаписывающей аппаратурой.

29. После просмотра фильма и установления наличия в его содержании сведений, относящихся к расследуемому делу, фильм может служить источником установления фактических данных. В данном случае следователь выносит постановление о приобщении носителя информации к материалам дела в качестве вещественного доказательства.

При отсутствии такой возможности носитель информации должен быть соответствующим образом упакован, опечатан и храниться при материалах дела, а именно:

- у дознавателя или следователя (при возбуждении уголовного дела);

- до рассмотрения дела об административном правонарушении изъятые вещи хранятся в местах, определяемых лицом, осуществившим изъятие вещей и документов, в порядке, установленном соответствующим федеральным органом исполнительной власти, или в аппарате ГАИ БДД (в условиях административного производства по делу).

30. Проведенный анализ показывает, что результаты фиксации обстоятельств ДТП при помощи системы объективного контроля являются важным документом в руках следствия и могут приобщаться к материалам дела в качестве вещественных доказательств. Однако применение данного технического средства не имеет нормативно-правовой регламентации и не отражено в законодательной базе Российской Федерации. Поэтому вовлечение СОК в правовое поле дорожного движения и в процесс расследования дел, связанных с ДТП, без подготовленной нормативной документации не допустимо.

31. Разработка системы объективного контроля, проведение НИОКР, сопряжена с затратами и требует участия специализированных институтов. Поэтому требуется федеральная программа целевого финансирования такого проекта и участия ряда отраслей науки, техники, финансовых структур, а именно: Министерством транспорта Российской Федерации, Министерством экономики Российской Федерации, Министерством финансов Российской Федерации и Министерством науки и технологий Российской Федерации Федеральную целевую программу по использованию средств объективного контроля в интересах гражданских потребителей. При этом государственным заказчиком - координатором Программы — должно выступать министерство или ведомство, напрямую заинтересованное во внедрении такого технического средства в сферу дорожного движения, контроля дорожной ситуации и экстренного вызова медицинской и спасательной бригад. Такими заказчиками могут выступать Министерство транспорта Российской Федерации и Министерство внутренних дел Российской Федерации.

32. Социально-экономическая оправданность применения устройств объективного контроля движения транспортных средств определяется еще и тем, что использование подобных устройств на основе разработанной методики их использования позволит решить ряд назревших проблем: а. Уменьшить нагрузку на службу ГАИ БДД, которая увеличилась в шесть раз, в связи с необходимостью регистрировать каждое ДТП после вступления в действие федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств». Предлагаемый выход из сложившейся ситуации гораздо выгоднее увеличения численности инспекторов ГАИ БДД. б. Исключить большинство конфликтных ситуаций между авто владельцами и страховыми компаниями, требующих расследования в рамках административных и уголовных дел, т. к. данная система представляет собой объективный источник информации. в. Изменить ситуацию с длительным рассмотрением дел в суде и невозможность получить возмещение ущерба в результате ДТП, которая приводит к тому, что пострадавшие ежегодно недополучают до 4,5 млрд. рублей в качестве компенсации. Это позволит вернуть средства гражданам, понесшим материальный ущерб или пострадавшим в ДТП, что будет играть значительную роль в правовом регулировании данной проблемы. г. Уменьшить загруженность сотрудников МВД, юстиции и судов, привлекающих большие силы и средства для раскрытия, расследования и судебного разбирательства по таким гражданским или уголовным делам. Кроме того, уменьшится количество назначаемых и проводимых ситуационных экспертиз по вопросам механизма и обстоятельствам ДТП.

## Список литературы диссертационного исследования кандидат юридических наук Рыжиков, Сергей Леонидович, 2004 год

1. Законодательные и иные нормативные источники.

2. Уголовный Кодекс Российской Федерации. М.: ИНФРА-М, 2004. -188 с.

3. Конституция Российской Федерации. М., 2004. - 48 с.

4. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации: Официальный текст, действующая редакция. М.: «Экзамен», 2004 -496 е.

5. О милиции: Закон РСФСР с извлечениями от18 февраля 1993 г., 15 июня 1996 г.

6. Федеральный закон от 25 апреля 2002 года N 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»

7. Постановление Правительства РФ от 7 мая 2003 г. № 263 «Правила обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств».

8. Положение «О Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Российской Федерации» //

9. Постановление Правительства Российской Федерации от 28 мая 1992 г. № 354.

10. Правила дорожного движения Российской Федерации // Постановление совета Министров Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г № 1090.

11. Приказ МВД РФ от 1 июня 1993 г. «О повышении эффективности экспертно-криминалистического обеспечения деятельности органов внутренних дел Российской Федерации.

12. Приказ МВД РФ № 174 от 1994 года «Эксперименты в органах внутренних дел».

13. Приказ МВД России № 6 от 10, 01. 94 «О мерах совершенствования дорожно патрульной службы и повышения ее роли в укреплении порядка в сфере дорожного движения.»

14. Инструкция об организации производства комплексных медико-криминалистических и медико-автотехнических экспертиз в судебно-экспертных учреждениях Министерства юстиции СССР и Министерства здравоохранения СССР. М., 1981.

15. Монографии, учебники, учебные пособия.

16. Авиационное оборудование / Под ред. д.т.н. Ю.И. Доброленского. -М„ 1989.-273 с.

17. Аристакесян Л.Г. Организация и тактика раскрытия преступлений, совершенных в условиях неочевидности. Учебное пособие. М., 1984.-44 с.

18. Ачмиз Р.Ю. Расследование дорожно-транспортных происшествий. Учебн. пособие. Краснодар, 1999. - 63 с.

19. Байтет Р., Уотте Р. Расследование дорожно-транспортных происшествий. Пер. с англ. М., 1983. - 288 с.

20. Бекасов В.А. и др. Автотехническая экспертиза. М., 1967, - 255 с.

21. Белкин Р.С. Криминалистика: Проблемы сегодняшнего дня. Злободневные вопросы российской криминалистики. М., 2001. -240 с.

22. Белкин Р.С. Криминалистика: проблемы, тенденции, перспективы. М., 1988.-231 с.

23. Белкин Р.С. Криминалистика: проблемы, тенденции, перспективы. Общая и частные теории. М., 1987. - 272 с.

24. Белкин Р.С. Курс криминалистики в 3 т. Т. 1: Общая теория криминалистики. М., 1997. - 408 с.

25. Белкин Р.С. Курс криминалистики в 3 т. Т. 2: Частные криминалистические теории. М., 1997. - 464 с.

26. Белкин Р.С. Курс криминалистики в 3 т. Т. 3: Криминалистические средства, приемы и рекомендации. М., 1997. - 480 с.

27. Белкин Р.С., Винберг А.И. Криминалистика и доказывание. — М., 1969.-354 с.

28. Белкин Р.С., Винберг А.И. Криминалистика. Общетеоретические проблемы. М., 1973. 446 с.

29. Бирюков В.В. Научные и практические основы использования компьютерных технологий для фиксации криминалистически значимой информации: Монография. Луганск, 2002. - 258 с.

30. Бордиловский Э.И. Раскрытие неочевидных преступлений. М., 1991.-327 с.

31. Бордиловский Э.И. Раскрытие неочевидных преступлений. М., 1991. -254с.

32. Боровский Б.Е. Исследование факторов, обуславливающих дорожно-транспортные-происшествия. Л., 1980. - 85 с.

33. Булатов А.И., Жулев В.И., Петренко В.М. Расследование дорожно-транспортных происшествий. М., 1966. - 21 3 с.

34. Булгаков В. Г., Колотушкин С. М. Компьютерные технологии в криминалистической фотографии. Учеб. пос. Волгоград, 2000. -212 с.

35. Василевский К. А., Новиков С.И. Методическое пособие по исследованию места дорожно-транспортного происшествия. Одесса, 1971.-76 с.

36. Вентцель Е.С. Введение в исследование операций. М., 1982. - 297 с.

37. Вентцель Е.С. Исследование операций. М., 1972. - 284 с.

38. Винберг Ю.И. Криминалистика: Общетеоретические проблемы. М., 1973.-С. 201.

39. Волгин В. В. После ДТП. 3-е изд., перераб. и доп. - М. 2002. - 276 с.

40. Волгин В. В. Страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств. М., 2002. - 1 76 с.

41. Волынский В. А. Криминалистическая техника: наука-техника-общество-человек. М., 2000. - 311 с.

42. Галагуза Н.Ф., Ларичев В. Д. Преступления в страховании: предотвращение, выявление, расследование (отечественный и зарубежный опыт). М., 2000. - 237 с.

43. Гардеман В.Д. Техническая экспертиза разрушений деталей автомобилей. Киев, 1976. - 72 с.

44. Гиляревский Р.С. Основы информатики: Курс лекций М., 2003. -320 с.

45. Гирько С.И. Особенности расследования по делам о ДТП. М., 1992. -24 с.

46. Глистин В.К., Боровский Б.Е. Автотранспортные преступления. Квалификация и методика расследования: Учебн. пособие для следователей. JL, 1969. - 134 с.

47. Гудков А.Е., Гудков С.А., Савелий М.Ф. Водитель. ГАИ: Справочное пособие. М., 1997. - 60 с.

48. Дорожно-транспортные происшествия СССР, 1982 / МВД СССР. Гл. упр. ГАИ, ВНИИБД под общ. ред. В.И. Жулева. М., 1983. - 132 с.

49. Дорожно-транспортные происшествия. СССР РСФСР, 1983. - М., 1984.-212 с.

50. Дружинин В.В., Конторов Д.С. Идея, алгоритм, решение. М., 1991. - 148 с.

51. Дрягин К.В. Тактика осмотров мест дорожно-транспортных происшествий и методика проведения следственных действий при их расследовании. Киров, 1997. - 60 с.

52. Жбанков В.А. Криминалистические средства и методы раскрытия неочевидных преступлений. М., 1987. - 81 с.

53. Жбанков В.А. Принципы системного подхода в криминалистике и практической деятельности органов внутренних дел при собирании, исследовании, оценке и использовании доказательств. М., 1977. -247 с.

54. Закатов А.А. Криминалистическое учение о розыске: Учебное пособие. Волгоград, 1988. - 24 с.

55. Закатов А.А. Розыскная деятельность: Учебное пособие. -Волгоград, 1988.-40 с.

56. Закатов А.А., Оропай Ю.Н. Использование научно-технических средств и специальных знаний в расследовании преступлений -Киев, 1980. 104 с.

57. Зинин A.M., Майлис Н.П. Судебная экспертиза. Учебник. М., 2002. 320 с.

58. Зотов Б.Л. Расследование и предупреждение автотранспортных происшествий. М., 1972. 66 с.

59. Зуев П.М. Методика расследования дорожно-транспортных происшествий. М., 1990. - 56 с.

60. Иванов JI.A. Следственный осмотр при расследовании транспортных происшествий. Саратов, 1993. - 155 с.

61. Илларионов В.А. Экспертиза дорожно-транспортных происшествий. М.: Транспорт. 1989. - 202 с.

62. Инструкция по эксплуатации локомотивных скоростемеров 3CJI-2M, приводов к ним и по расшифровке скоростемерных лент. М., 1999. -95 с.

63. Исследование операций: Учебник / Под ред. д. т. н., проф. Б.Н. Юркова-М., 1990. .364 с.

64. Карацев К.М. Борьба с автотранспортными происшествиями. М., 1968. - 164 с.

65. Карлин С.М. Математические методы в теории игр, программировании и экономике. М., 1984. 64 с.

66. Кириллов А.А. Элементы теории представлений. М., 1972. - 127 с.

67. Колдин В.Я., Полевой Н.С. Информационные процессы и структуры в криминалистике. М., 1985. - 134 с.

68. Колосов Н.Ф. Раскрытие и расследование дорожно-транспортных преступлений, совершенных в условиях неочевидности: Учеб. пособие. Волгоград, 1999. - 60 с.

69. Комментарий к Кодексу Российской Федерации об административных правонарушениях / Под ред. Ю.М. Козлова. М., 2002.-389 с.

70. Комментарий к Уголовному Кодексу Российской Федерации / Под ред. А.В. Наумова. М., 1999. - 739 с.

71. Комментарий к Уголовному кодексу РФ. Особенная часть. М., 1996.-524 с.

72. Коновалов С.И. Теоретико-методологические проблемы криминалистики. Монография. Ростов-на-Дону, 2001. - 208 с.

73. Копылов И.А. Следственная ситуация и тактическое решение. -Волгоград, 1988. 24 с.

74. Коршаков И.К. Сидоров Ю.С. Пассивная безопасность легкового автомобиля. М., 1976. - 72 с.

75. Коршаков И.К., Чалкин П.П., Чубченко A.JI. Определение скорости автомобиля в момент наезда на пешехода: Учебн. пособие. М., 1993.- 64 с.

76. Криминалистика: Учебник / отв. Ред. Н.П. Яблоков. JT-82 2-у изд., -М., 1999.-718 с.

77. Криминалистика: Учебник. / Под ред. проф. А.Г. Филиппова и проф. А.Ф. Волынского. М., 1998. 543 с.

78. Криминалистика: Учебник. Т. 2: Техника, тактика, организация и методика расследования преступлений. Под ред. Смагоринского Б.П. Волгоград, 1994. - 560 с.

79. Криминалистическая видеозапись: Учебное пособие / Под общей, ред. к.ю.н. Р.Ю. Трубицына и к.ю.н. О.А. Щеглова. М., 2004. - 208 с.

80. Куванов В.В. Реконструкция при проведении криминалистических экспертиз: Учеб. пособие. Караганда, 1974. - 82 с.

81. Куванов В.В. Реконструкция при проведении криминалистических экспертиз. Караганда, 1974. - 152 с.

82. Куванов В.В. Реконструкция при расследовании преступлений. // Под ред. И.М. Лузгина. Учебное пособие. Караганда, 1978. - 114 с.

83. Кузьмина А.С. Борьба с автотранспортными преступлениями. -Омск. 1981. 57 с.

84. Кулагин Н.И. Использование органами следствия средств массовой информации в профилактике преступлений. Волгоград, 1971. - 74 с.

85. Куринов Б.А. Автотранспортные преступления. М., 1976. - 206 с.

86. Леви А.А. и Цыпарский Я.Г. Применение метода реконструкции при расследовании. М., 1975. 145 с.

87. Левитин К.М. Безопасность движения автомобилей в условиях ограниченной видимости. -М., 1989. 112 с.

88. Левитин К.М. Безопасность движения автомобилей в условиях ограниченной видимости. М., 1989. - 289 С.

89. Ледашев В.А. и др. Осмотр места дорожно-транспортного происшествия. Волгоград, 1980. - 1 78 с.

90. Леневский Э.П. Эксперименты по определению видимости при расследовании ДТП. Мн., 1977. — 136 с.

91. Лобанов Е.М. Проектирование дорог и организация движения с учетом психофизиологии водителя. М., 1980. - 311 с.

92. Лузгин И.М. Моделирование при расследовании преступлений. М.,' 1981.-219 с.

93. Лузгин И.М. Реконструкция в расследовании преступлений. Волгоград, 1982. 154 с.

94. Луизов А.В. Глаз и свет. Л., 1983. - 139 с.

95. Лукьянов В.В. Проблемы квалификации дорожно-транспортных происшествий. М., 1979. 168 с.

96. Маландин И.Г. Расследование дорожно-транспортных происшествий с мест, которых водители скрылись: Методическое пособие. М., 1993.- 85 с.

97. Малинин В.Г., Федоров В.М., Шамраев К.А. Методика расследования происшествий на железнодорожном и авиатранспорте / Под общ. ред. В.А. Морозова. М., 2001. - 330 с.

98. Методика математического моделирования при исследовании механизма дорожно-транспортного происшествия. Киев, 1972. - 40 с.

99. Мороз JT.H., Мозговых Г.А. Использование осколков фарных рассеивателей при расследовании дорожно-транспортных происшествий. Алма-Ата, 1970. - 85 с.

100. Нургалиев Б.М. Особенности расследования ДТП связанных со столкновением автотранспортных средств. М., 1987. 228 с.

101. Образцов В.А. Криминалистика: Учебник. М. 1995. - 563 с.

102. Онучин А.П. Методика расследования дорожно-транспортных происшествий. Свердловск, 1996. — 182 с.

103. Онучин А.П. Проблемы расследования дорожно-транспортных происшествий с учетом ситуационных факторов. Свердловск, 1987. -312с.

104. Павловский А.Я. Автомобильные кузова. М., 1977 - 216 с.

105. Поль К. Д. Естественно научная криминалистика: (Опыт применения научно-технических средств, при расследовании отдельных видов преступлений): Пер. с нем. - М., 1985. - 304 с.

106. Прохоров А.С. Расследование дорожно-транспортных происшествий. Справ, метод, пособие / Под ред. В.А. Алферова. М., 1998. - 222 с.

107. Российская Е.Р. Комментарий к Федеральному Закону «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации». М., 2002. - 209 с.

108. Российская Е.Р., Усов А.И. Судебная компьютерно-техническая экспертиза. — М.: 2001. 372 с.

109. Селиванов Н.А., Дворкин А.И., Завидов Б.Д и др. Расследование дорожно-транспортных происшествий. Справочно-методическое пособие // Под ред. В.А. Алферова и В.А. и В.А. Федорова. М., 1998.-249 с.

110. Система обеспечения безопасности движения специального самоходного подвижного состава 1 категории КЛУБ-УП: Руководство по эксплуатации 36993-00-00 РЭ. М., 1999. - 84 с.

111. Судзуки П., Каситани К. Изучение наездов автомобилей на пешеходов / Пер. с япон. ВЦП. № Ц. 4989. М., 1973. - 19 с.

112. Тертышник В.М. Научно-практический комментарий к УПК Украины. Харьков, 1998. 672 с.

113. Труцин В.А. Расследование дорожно-транспортных преступлений в случаях сокрытия их последствий: Учебн. Пособие. М., 1992. - 46 с.

114. Уемов А.А. Логические основы метода моделирования. М. 1971. -249 с.

115. Филиппов А.Г., Волынский А.Ф./ Криминалистика: М., 1998.- 461 с.

116. Хлынцов М.Н. Криминалистическая информация и моделирование при расследовании преступлений. Саратов, 1982. - 200 с.

117. Чалкин Н.И., Пушнов А.В., Чубченко А.А. Осмотр, фиксация и моделирование механизма образования внешних повреждений автомобилей с использованием их масштабных изображений: Учебн. пособие -М., 1991. 95 с.

118. Эйсман А.А. Выступление на Минской научной конференции в 1973 г. Эксперименты по определению видимости при исследовании ДТП, совершенных в темное время суток: Метод. Рекомендации / Под ред. Э.П. Леневского Минск, 1987. - 30 с.

119. Яблоков Н.П. Криминалистика. Учебник для вузов. М., 1995. -540 с.3. Научные статьи.

120. Авакян Г.А. Определение скорости транспортного средства при его многократном и полном растормаживании. // Экспертная практика и новые методы исследования. ВНИИСЭ. - Вып. 22. - 1979. - С. 27 -37.

121. АИФ, № 113 март 2004 г. с. 24.

122. Боровицкий Д. Автомобили в сетях // За рулем. 1998. - № 3. - С. 5051.

123. В гараже «девятка», в уме иномарка // За рулем. - 1998. - № 7. — С. 14-16.

124. Винберг А.И., Комаров Г.И., Миньковский Г.М. Актуальные вопросы теории судебных доказательств в уголовном процессе // Соц. законность. 1963. - № 3. - С. 65.

125. Воробьев-Обухов А. «Навиор» укажет путь // За рулем. 1999. - № 3. -С. 52.

126. Воробьев-Обухов А. Путешествие под грифом «Секретно» // За рулем. 1999. - № 8. - С. 46.

127. Гзовский М. Даже питон позавидует (система Найт Вижн) // За рулем. 1999. -№ 4. - С. 44.

128. Гзовский М., Федоров В. Есть у меня четверка слуг //За рулем. 1998. -№ 9. - С. 68-69.

129. Гирько С.И., Краенский Е.А. Осмотр места происшествия, как источник доказательств по делам о дорожно-транспортных преступлениях // Проблемы предварительного следствия и дознания. -М., 1991.-С. 101 108.

130. Голубев В.В., Штыков А.А. К вопросу определения скорости транспортного средства по длине следов торможения // Экспертная практика и новые методы исследования. Вып. 24. М., 1980. - С. 12.

131. Грановский Г.Л. Криминалистическая ситуационная экспертиза места происшествия // Рефераты научных сообщений на теоретическом семинаре криминалистических чтениях. Вып. 16. - М., 1977. - С. 2 1.

132. Дадышев Ф.Д. Математическое моделирование управляемого движения автомобиля // Вопросы судебной экспертизы и экспертной профилактики. Вып. 27. Баку, 1987.-С. 145 - 148.

133. Детектор против радара // За рулем. 1997. - № 8. - С. 82-84.

134. Друшляков Г.Н. Определение условий видимости пешехода водителем с использованием цифровой ЭВМ // Современное состояние и пути развития судебной автотехнической экспертизы. -Баку, 1980.-С. 234-236.

135. Жернов Д. Без лобовых ударов // За рулем. 1998. - № 3. - С. 1 18120.

136. Замиховский М.И. Определения, объекты и задачи судебной транспортно-трасологической экспертизы. // Совершенствование производства судебных автотехнических экспертиз. М., 1989. - С. 6

137. Карнеева Л.М., Мусиенко А.И. Доказательственное значение материалов, полученных в результате применения киносъемки, видео-и звукозаписи // Сов. Юстиция. 1983. - №3. - С.38.

138. Коршаков И.К. Определение скорости автомобиля в момент наезда на пешехода // Автомобильный транспорт. 1989. - № 5. - С. 20 - 22.

139. Кузнецов О.Г. Пути определения скорости автомобилей при столкновении с неподвижным препятствием // Проблемы судебной автотехнической экспертизы. М., 1989.-С. 168 - 172.

140. Кучеров И.Д. Системный метод и моделирование в криминалистике. // Актуальные теоретические и общеметодические проблемы судебной экспертизы. Сб. научн. трудов. Вып. 16. М., 1975. - С. 115 - 123.

141. Литинский С.А. Аналоговое моделирование, как метод экспертного анализа при исследовании механизма ДТП. // Современное состояние и пути развития судебно-автотехнической экспертизы. Баку, 1980. -С. 237 -238.

142. Лопашенко Н.А. Мошенничество в сфере страхования // Закон. — 2002. -№ 2.-С. 81-87.

143. Маршанская А.К. К вопросу об установлении факта движения транспортного средства в момент столкновения. // Методические рекомендации. Ташкент, 1980. - С. 35 - 37.

144. Мозговых Г.А. Моделирование обстановки дорожно-транспортного происшествия // Некоторые вопросы борьбы с преступностью в Казахской ССР. Алма - Ата, 1987.-С. 80 - 85.

145. Онучин А.П. Системно-структурный анализ места происшествия и обстановки преступления // Теоретические проблемы криминалистической тактики. Свердловск, 1981. - С. 75.

146. Предъявите «черный ящик»! (Российский тахограф) // За рулем. -1999. -№ 11. -С. 53.

147. С «черным ящиком» по платному шоссе (интервью с вице-премьером) // За рулем. 1998. - № 4. - С. 24-25.

148. Сторожевой питон // За рулем. 1999. - № 1. - С. 8.

149. Стунгис К.А. Значение исходных данных для судебной автотехнической экспертизы. // Использование современных достижений науки и техники в деятельности следственных органов и судов по борьбе с преступностью. Вильнюс, 1982. - С. 198 -199

150. Сядь за руль и отдохни // Домино-Авто. 2004. - 2 марта.

151. Тарриер К. Активная и пассивная безопасность автомобилей: Отчет директора Лаборатории физиологии и биомеханики "Рено-ПСА". № 92250.- 1981.-С. 98.

152. Татарников О. Проблемы GPS-навигации в России // КомпьютерПресс. 2003.-№ 7. - С. 45-50.

153. Уколов С. «Черный ящик» для автомобиля // Эксперт. 1999. - № 22. -С. 3.

154. Федоров А.А. Методика проведения отдельных видов следственных экспериментов при расследовании дорожно-транспортныхпроисшествий. // Информ. бюллетень СО МВД РФ. № 1 (86). - 1996.- С. 64-74.

155. Фишов Е.Б. Определение скорости транспортных средств, при наезде на неподвижное препятствие по пластичным деформациям. // Проблемы совершенствования автотехнической экспертизы. Сб. научн. труд. Вып. № 19. М., 1976. - С. 79 -96.

156. Швед Г.Л. Определение соотношения скоростей по следам транспортных средств, от касательного контактирования их колес. // Криминалистика и судебная экспертиза. Респ. Междувед-ный научно-метод. сборник. Вып. № 29. Киев, 1984. - С 106-109.

157. Шестаков А.В. Ситуационный анализ в неидентификационной транспортно-трасологической экспертизе // Вопросы криминалистики- и судебной экспертизы. Алма - Ата, 1978. С. - 1 1.

158. Якушев В.И. Определение направления движения и относительных скоростей столкнувшихся транспортных средств // Криминалистика и судебная экспертиза. Республ. междувед -ный научн. метод, сборник. Вып. № 23. Киев, 1981.-С. 89-97.

159. Диссертации и авторефераты диссертаций.

160. Ачмиз Р.Ю. Расследование дорожно-транспортных преступлений (теоретические и тактико-методические аспекты): Автореф. дис. . канд. юрид. наук. Волгоград, 1999. - 25 с.

161. Багдасарян Ю.Н. Криминалистический анализ механизма столкновений дорожно-транспортных преступлений: Дис. .канд. юрид. наук. М., 1982. - 154 с.

162. Булгакова Е.В. Особенности расследования и предупреждение, вымогательства и мошенничества, совершенных путемфальсификации обстоятельств дорожно-транспортных происшествий: Автореф. дис. канд. юрид. наук. Саратов, 2003. - 24 с.

163. Булгакова Е.В. Особенности расследования и предупреждение вымогательства и мошенничества, совершенных путем фальсификации обстоятельств дорожно-транспортных происшествий: Дис.канд. юрид. наук. Саратов, 2003. - 229 с.

164. Внуков В.И. Особенности назначения, производства и использования результатов независимых экспертиз при расследовании преступлений: Дис.канд. юрид. наук. Волгоград, 2004. - 232 с.

165. Гирько С.И. Особенности расследования по делам о дорожно-транспортных преступлениях: Автореф. дис. .канд. юрид. наук. -М„ 1992.-25 с.

166. Джендоян Т.Г. Проблемы борьбы с автотранспортными преступлениями: Автореф. дис. . канд. юрид. наук. М., 1976. - 21 с.

167. Замиховский М.И. Экспертная реконструкция механизма дорожно-транспортного происшествия по его следам: Автореф. дис. . канд. юрид. наук. М,, 1992. - 23 с.

168. Зуев П.М. Исследования обстановки места происшествия при наездах транспортных средств на пешеходов: Дис. . канд. юрид. наук. М., 1980. - 152 с.

169. Каретников И.В. Криминологическая характеристика дорожно-транспортных преступлений и их предупреждение ОВД.: Дис. . канд. юрид. наук. М., 1974. - 155 с.

170. Колесниченко А.Н. Научные и правовые основы расследования отдельных видов преступления: Автореф. дис. . д-ра юрид. наук. -Харьков, 1967. 56 с.

171. Колосов Н.Ф. Совершенствование организации раскрытия и методики расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных вусловиях неочевидности: Дис. . канд. юрид. наук. Волгоград, 1996. - 175 с.

172. Маландин И.Г. Борьба с дорожно-транспортными просшествиями и правонарушениями на автотранспорте в СССР: Дис. . д-ра юрид. наук. -М. 1965.-357 с.

173. Мызников В.А. Теоретические и практические проблемы расследования дорожно-транспортных происшествий: Дис. . канд. юрид. наук. С. Петербург, 1996. - 183 с.

174. Новиков С.И. Криминалистические и иные специальные знания при' расследовании места ДТП: Дис. . канд. юрид. наук. Одесса, 1973. -191 с.

175. Нургалиев Б. М. Особенности расследования дорожно-транспортных преступлений, связанных со столкновениями автотранспортных средств: Дис. .канд. юрид. наук. М., 1987. - 185 с.

176. Перлов С.Н. Доказывание при расследовании дел о дорожно-транспортных преступлениях: Автореф. дис. . канд. юрид. наук. -М„ 1997.-26 с.

177. Петухов Б.В. Уголовно правовые и криминологические проблемы' борьбы с автотранспортными преступлениями: Дис. . канд. юрид. наук. -М., 1986.-220 с.

178. Путивка С.Н. Криминалистическое моделирование для реконструкции неочевидных обстоятельств при расследовании дорожно-транспортных происшествий: Автореф. дисс. канд. юрид. наук. Волгоград, 2002. - 24 с.

179. Сафонов А.А. Компьютерные технологии в криминалистической фотографии: Автореф. дис. канд. юрид. наук. Волгоград, 2002. -25 с.

180. Суворов Ю.Б. Теоретические и методические проблемы комплексного экспертного исследования системы "водитель автомобиль - дорога"при расследовании дорожно-транспортных происшествий: Дис. . д -ра юрид. наук. М., 1993. - 341 с.

181. Трошкин А.А Криминалистическое прогнозирование дорожно-транспортных преступлений: Автореф. дис. . канд. юрид. наук. М., 1994.-22 с.

*Для* ззаказа доставки данной работы воспользуйтесь поиском на сайте по ссылке: <http://www.mydisser.com/search.html>