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

# Организационно-тактическое обеспечение розыска автотранспортных средств

**Год:**

2009

**Автор научной работы:**

Костенко, Василий Сергеевич

**Ученая cтепень:**

кандидат юридических наук

**Место защиты диссертации:**

Краснодар

**Код cпециальности ВАК:**

12.00.09

**Специальность:**

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

**Количество cтраниц:**

220

## Оглавление диссертации кандидат юридических наук Костенко, Василий Сергеевич

Введение.

Глава 1. Криминалистически значимые сведения об автотранспортных средствах, местах их сокрытия и причастных к этому лицах как основа для организации розыска.

§ 1. Понятие автотранспортного средства как объекта розыска.

§ 2. Криминалистически значимые сведения о местах сокрытия разыскиваемых автотранспортных средств и причастных к этому лицах как основа для выдвижения и проверки розыскных версий.

Глава 2. Организационное обеспечение розыска автотранспортных средств.

§ 1. Организация розыска автотранспортных средств по «горячим следам».

§ 2. Организационно-тактическое обеспечение деятельности подразделений криминальной милиции по установлению местонахождения разыскиваемого транспортного средства.

§ 3. Организация работы по проверке правомерности нахождения у определенного лица автотранспортного средства.

§ 4. Основные направления повышения эффективности розыска автотранспортных средств.

Глава 3. Тактическое обеспечение розыска автотранспортных средств.

§ 1. Тактика проведения следственных действий, направленных на обеспечение розыска автотранспортных средств.

§ 2. Использование специальных знаний в целях розыска автотранспортных средств.

## Введение диссертации (часть автореферата) На тему "Организационно-тактическое обеспечение розыска автотранспортных средств"

Актуальность темы исследования. В настоящее время в стране отмечается стремительное увеличение количества автотранспортных средств, из которых только автомобилей более 36 млн, из них в индивидуальном пользовании - более 29 млн, в том числе 5,2 млн - иностранного производства. Это, в свою очередь, сказывается на количестве их неправомерныхзавладений, а также количестве преступлений, совершенных с их использованием, в том числе дорожно-транспортных преступлений (ДТП), с места происшествия которых водитель скрывается на автотранспортном средстве.

Согласно данным статистики ГИАЦ МВД России, происходит снижение количества как преступных посягательств на автотранспортные средства, так и дорожно-транспортных преступлений. Так, в 2007 г. в России было совершено 58 427 краж транспортных средств (снижение на 9,5 %), 55 258 угонов (- 5,6 %), 25 623 дорожно-транспортных преступления (- 2,6 %); за 2008 г. - 52 810 краж (- 9,6 %), 50 313 угонов (-8,9 %) и 24 326 ДТП (- 5,1 %). Связано это, прежде всего, с расширением использования современных противоугонных средств владельцами автотранспортных средств, а также с усилением административной ответственности за нарушение Правил дорожного движения. К сожалению, нельзя утверждать, что снижение преступных посягательств на автотранспортные средства связано с улучшением деятельности правоохранительных органов, поскольку раскрываемость данных видов преступлений остается низкой. Так, в 2007 г. было раскрыто только 9 285 краж транспортных средств (снижение по сравнению с предыдущим годом на 5,6 %; при этом раскрываемость всех краж транспортных средств составила 15,9 %, краж автомобилей — 7,5 %); 29 671 угонов (соответственно +3,7 % и 53,7 %); 20 105 ДТП (+5,1 % и 87,5%). За 2008 г. было раскрыто 8 796 кражи (- 5,3 %; общая раскрываемость - 16,7 %; раскрываемость краж автомобилей - 12,7 %);

27498 угонов (- 7,3 %, раскрываемость - 54,7 %); 18221 ДТП (- 9,4 %, раскрываемость - 74,8 %).

Низкая раскрываемость данных преступлений приводит к тому, что местонахождение похищенных автотранспортных средств не устанавливается, чем их владельцу (или страховой компании) наносится крупный материальный ущерб. Согласно данным статистики ИЦ ГУВД по Краснодарскому краю, уровень розыска похищенных и угнанных автомашин остается крайне низким. Так, в 2005 г. из 882 автомашин, находившихся в розыске, было найдено только 204 автомобиля (23,1 %); в 2006 г. - из 814 найдено 224 (27,5%); в 2007 г. - из 881 найдено 340 (38,6 %). Всего на начало 2008 г. в России находилось в розыске более 470 тыс. единиц автотранспорта.

Таким образом, можно констатировать, что на фоне ежегодного роста объема работы органов внутренних дел по розыску автотранспортных средств ее результативность остается на неудовлетворительном уровне. Все это свидетельствует об актуальности и большой социальной значимости вопросов тактико-организационного обеспечения розыска автотранспортных средств. Сложность организации розыска данных объектов, наряду с иными факторами, обусловлена, недостаточной изученностью теоретического и фактического материала о местах их сокрытия и лицах, скрывающих разыскиваемые автотранспортные средства; слабым взаимодействием между различными службами органов внутренних дел, участвующими в розыске похищенных, угнанных и скрывшихся с места происшествия автотранспортных средств; недостаточным использованием различных научно-технических средств, криминалистических и оперативных учетов для установления местонахождения похищенных, угнанных и скрывшихся с места происшествия автотранспортных средств. Немаловажное значение имеет низкая профессиональная подготовка лиц, осуществляющих розыск похищенных, угнанных и скрывшихся с места происшествия автотранспортных средств. Молодой возраст личного состава органов внутренних дел, большая текучка кадров, естественно, сказывается на результатах рассматриваемой деятельности.

Несмотря на то, что часть из указанных причин носит объективный характер, существует необходимость дальнейшего совершенствования организационно-тактического обеспечения розыска автотранспортных средств, разработки практических рекомендаций, способствующих повышению эффективности данного направления деятельности правоохранительных органов.

Изложенное предопределило актуальность темы диссертационного исследования и выбор ее автором.

Степень научной разработанности темы. Отдельные вопросы темы исследования, прежде всего в рамках методики расследования различных видов хищений автотранспортных средств, их угонов, а также методики расследования неочевидных дорожно-транспортных преступлений, нашли отражение в трудах А.Г. Алексеева, Н.Ф. Колосова, B.C. Корнелюка, Ф.Х.Кульмашева, И.С. Лаврентьевой, A.JI. Мишуточкина, С.Н. Скибина и др. Однако в работах указанных авторов тактико-организационное обеспечение розыска автотранспортных средств не являлось предметом самостоятельного исследования, не изученными остались закономерности сокрытия данных объектов, что не позволило им сделать соответствующие выводы.

Вопросам розыска автотранспортных средств посвящены диссертационные исследования Я.Н. Коротянец (Тактические операции по розыску угнанного и похищенного автотранспорта, 1999 г.), А.П. Петракова (Деятельность следователя по розыску автомобилей, ставших предметом неправомерного завладения, 1999 г.) и В.Ф. Финогенова (Теоретические и практические проблемы розыска угнанных, похищенных и скрывшихся с места происшествия автотранспортных средств, 2007 г.). Первые две диссертации были защищены почти 10 лет назад, за это время существенно изменилось уголовно-процессуальное законодательство, приняты новые нормативные акты, касающиеся вопросов розыска автотранспортных средств. Работа В.Ф. Финогенова носит эклектичный характер, в ней рассматривается деятельность следователя в основном по розыску преступников, а не автотранспортных средств. Однако розыск автотранспортных средств является многосубъектным, в нем задействованы различные службы органов внутренних дел, взаимодействующие с другимиправоохранительными органами федерального и международного уровня. Все это свидетельствует о необходимости дальнейшей научной разработки темы.

Объектом диссертационного исследования является практика организации розыска автотранспортных средств и тактики производства отдельных следственных действий, обеспечивающих решение данной задачи предварительного следствия.

Предметом диссертационного исследования являются закономерности сокрытия автотранспортных средств после совершения преступлений и соответствующие им закономерности организационно-тактического обеспечения их розыска.

Цель и задачи диссертационного исследования. Целью диссертационного исследования является повышение эффективности розыска автотранспортных средств путем совершенствования его организационно-тактического обеспечения посредством разработки соответствующих методических рекомендаций, основанных на использовании закономерных связей между лицами, скрывающими разыскиваемые автотранспортные средства, и местами их сокрытия, учитывающих специфику организации розыска и тактики производства отдельных следственных действий.

Для достижения поставленной цели в работе были сформулированы следующие задачи:

1. Проанализировать понятие автотранспортного средства как объекта розыска.

2. Выявить закономерности между лицами, причастными к сокрытию разыскиваемых автотранспортных средств, и местами их обнаружения, как основу для выдвижения версий.

3. Дать рекомендации по организации розыска автотранспортных средств по «горячим следам».

4. Разработать модель организационно-тактического обеспечения деятельности подразделений криминальной милиции по установлению местонахождения разыскиваемого транспортного средства.

5. Определить особенности организации работы по проверке правомерности нахождения у определенного лица автотранспортного средства.

6. Установить основные направления повышения эффективности розыска автотранспортных средств.

7. Разработать предложения по оптимизации тактики проведения следственных действий, направленных на обеспечение розыска автотранспортных средств.

8. Проанализировать тактические особенности использования специальных знаний в целях розыска автотранспортных средств и разработать рекомендации по повышению его эффективности.

Методологическую основу диссертационного исследования составили общие положения философии, логики, правовых, естественных наук и теории криминалистики. В процессе исследования был использован комплекс теоретических и эмпирических частно-научных методов: метод интервьюирования, анкетирования, методы исследования систем, обработки информации и логического анализа и др.

Нормативной базой исследования послужили: Конституция Российской Федерации, федеральные законы, нормативные документы МВД России, других министерств и ведомств по вопросам розыска автотранспортных средств.

Теоретическую основу исследования составили работы ученых-криминалистов: Р.С. Белкина, И.Е. Быховского, А.Н. Васильева, А.И. Винберга, И. А. Возгрина, А .Я. Гинзбурга, Г. А. Густова, А. А. Закатова, В. Д. Зеленского, Е.П. Ищенко, JT.M. Карнеевой, В.Я. Колдина, Н.И. Кулагина, A.M. Ларина, В.А. Образцова, Н.И. Порубова, А.П. Резвана, Н.А. Селиванова, Б.П. Смагоринского, JT.A. Соя-Серко, М.В. Субботиной, С.А. Шейфера, А.А. Эксархопуло, Н.П. Яблокова и др. Широко использовались труды отечественных и зарубежных авторов, посвященные изучаемой проблеме.

Эмпирическая база исследования. Положения, выводы и рекомендации, содержащиеся в работе, основаны на результатах изучения: материалов 179 уголовных дел по фактам краж, грабежей, разбоев, вымогательства автотранспортных средств, их угонов, а также ДТП, после совершения которых водитель скрылся на автомобиле, в Краснодарском и Ставропольском крае, Волгоградской и Ростовской области за 2005-2008 гг.; материалов анкетирования 134 следователей и 79 сотрудников оперативных аппаратов и ГИБДД Краснодарского и Ставропольского края, Астраханской, Волгоградской и Ростовской области.

Теоретические исследования проводились на основе методических разработок в области криминалистики, оперативно-розыскной деятельности и судебной экспертизы, относящихся к теме диссертации.

В основу исследования также положен собственный опыт работы диссертанта в должности инспектора по розыску регистрационно-экзаменационного отдела (отдел технического осмотра и регистрации).

Научная обоснованность и достоверность результатов исследования обеспечивается комплексностью проведенного анализа теоретических положений правовых наук и практической деятельности правоохранительных органов в сфере организационно-тактического обеспечения розыска автотранспортных средств.

Научная новизна исследования заключается в том, что с учетом криминалистически значимых сведений, характеризующих сокрытие автотранспортных средств, выявлены закономерные связи между лицами, заинтересованными в данном сокрытии, и местами возможного нахождения разыскиваемого автотранспорта; на основе данных закономерностей определены организационно-тактические основы их розыска, разработана концепция единой централизованной общегосударственной автоматизированной информационно-поисковой системы.

Основные положения, выносимые на защиту:

1. Закономерные связи между лицами, скрывающими разыскиваемые автотранспортные средства, и местами их сокрытия, обусловленные степенью причастности лица к совершенному преступлению: совершившие хищение; непосредственно не участвовавшие в хищении, но являющиеся участниками преступной группы; совершившие угон автотранспортного средства; владельцы автотранспортного средства, на котором они совершили ДТП и скрылись с места преступления. Знание выявленных закономерных связей позволяет выдвигать обоснованные розыскные версии.

2. Рекомендации по организации розыска автотранспортных средств по «горячим следам». Осуществление неотложных действий в соответствии с " планом «Перехват». Оперативно-розыскные мероприятия подразделений криминальной милиции по установлению местонахождения разыскиваемого транспортного средства. Проверка правомерности нахождения у определенного лица автотранспортного средства.

3. Модель организационно-тактического обеспечения деятельности подразделений криминальной милиции по установлению местонахождения разыскиваемого транспортного средства, основанная на закономерных связях между лицами, скрывающими разыскиваемые автотранспортные средства, и местами их сокрытия, позволяющая в условиях неочевидностиоптимизировать процесс выдвижения розыскных версий относительно местонахождения разыскиваемого автотранспорта.

4. Особенности организации работы по проверке правомерности нахождения у определенного лица автотранспортного средства.

5. Авторское устройство для фиксации цветовых параметров транспортного средства (контактное или ручное), использование которого позволит существенно увеличить идентификационную значимость данного признака за счет автоматизации и простоты процесса регистрации данного параметра, полного исключения фактора субъективности, разложения цвета по системе RGB (с учетом интервальных оценок погрешности измерения), что даст возможность практически однозначно определить конкретный цвет транспортного средства и дифференцировать его от других, субъективно воспринимаемых как одинаковые.

6. Концепция единой централизованной общегосударственной автоматизированной информационно-поисковой системы, основанная на следующих принципах: построение основной базы данных по принципу «накопительной пирамиды», когда информация об автомототранспортном средстве последовательно «нанизывается» на базовую, первичную информацию о нем, образуя накопление исчерпывающей информации о транспортном средстве на протяжении всего его «жизненного цикла»; принцип автоматического, «интеллектуального» формирования запросов на верификацию вновь вводимых (корректируемых) в основную базу уникальных данных о транспортном средстве, спецпродукции, документах,удостоверяющих личность и право на управление транспортным средством, по ее предыдущим записям и по вспомогательным базам данных либо внесения изменений во вспомогательные базы данных с целью установления наличия совпадений или несоответствий, а также нахождения транспортного средства в розыске, в том числе и по линии Интерпола; принцип автоматического, «интеллектуального» ответа: в случае установления несуществующих идентификационных номеров транспортных средств, их узлов и агрегатов, либо несовпадения с ними других признаков идентификационного комплекса (например, цвет транспортного средства) система должна формировать список транспортных средств, числящихся в розыске по делам, связанным с их незаконным завладением, идентификационные номера которых могут быть трансформированы в проверяемые путем изменения близких по начертанию символов, что позволит оперативно на вполне объективной основе в автоматическом режиме формировать версии о возможных исходных идентификационных номерах транспортных средствах, узлов и агрегатов; принцип «персонификации» доступа к определенной информации, состоящий в персональном определении прав соответствующих должностных лиц в системе.

7. Предложения по оптимизации тактики проведения следственных действий, направленных на обеспечение розыска автотранспортных средств: осмотр места происшествия, допросы потерпевших и свидетелей. Они заключаются: В выявлении, исследовании, фиксации и изъятии следов преступления; получении сведений об очевидцах происшествия для организации и проведения оперативно-розыскных мер к установлению и розыску автотранспорта, и др.

8. Тактические особенности использования специальных знаний в розыске автотранспортных средств и рекомендации по повышению его эффективности в процессе назначения и проведения экспертиз, в ходе которых устанавливаются сведения о разыскиваемом автотранспортном средстве (судебно-медицинские, экспертизы материалов, веществ и изделий из них, трасологические экспертизы и экспертизы микрообъектов), а также экспертиз, в ходе которых выявляется, что автотранспортное средство разыскивается (технико-криминалистическая экспертиза документов, криминалистическая экспертиза восстановления уничтоженных маркировочных обозначений).

Теоретическая и практическая значимость исследования заключается в том, что полученные результаты позволили сформировать адекватные современному положению организационно-тактические рекомендации по розыску автотранспортных средств, использование которых будет способствовать повышению эффективности деятельности правоохранительных органов по данному направлению.

Сформулированные выводы и рекомендации могут быть использованы в учебном процессе при изучении курсов «Криминалистика» и «Оперативно-розыскная деятельность».

Апробация результатов исследования. Основные теоретические положения диссертационного исследования получили отражение в пяти опубликованных работах, обсуждались на второй международной научно-практической конференции (9 января 2008 г., Липецк) и Всероссийской научно-практической конференции с международным участием (19-20 апреля 2008 г., Краснодар).

Отдельные положения диссертации и лекция внедрены в практику следственных органов при ГУВД по Краснодарскому краю и используются в учебном процессе на кафедре криминалистики Краснодарского университета МВД России, Волгоградской академии МВД России, Ростовского юридического института МВД России, Кубанского государственного аграрного университета (см. прил. 3-7).

Структура и объем диссертации. Диссертация выполнена в объеме, соответствующем требованиям ВАК, и состоит из введения, трех глав (восьми параграфов), заключения, библиографического списка и приложений.

## Заключение диссертации по теме "Уголовный процесс; криминалистика и судебная экспертиза; оперативно-розыскная деятельность", Костенко, Василий Сергеевич

Заключение

В настоящее время в стране отмечается стремительное увеличение количества автотранспортных средств, из которых только автомобилей более 36 млн, из них в индивидуальном пользовании — более 29 млн, в том числе 5,2 млн — иностранного производства. Соответственно с увеличением количества автотранспортных средств увеличивается количество ихнеправомерных завладений, а также количество преступлений, совершенных с их использованием, в том числе дорожно-транспортных преступлений, после совершения которых водитель скрывается на автотранспортном средстве с места преступления.

В криминальной практике автотранспортные средства функционируют: во-первых, как предмет преступления (объект угона, хищения, вымогательства, незаконного уничтожения и т. д.); во-вторых, как орудие преступления (например, орудие умышленного лишения жизни другого человека путем наезда на него); в-третьих, как иная система.

В последнем случае автомобиль может выступать в роли: объекта неумелого либо неправомерного управления и элемента дорожно-транспортного происшествия; предмета, заранее обещанного и не обещанного укрывательства (например, при угоне с целью хищения); места совершения преступления (например, при убийстве водителя, сидящего за рулем); средства перемещения из одной материальной среды в другую людей, предметов, документов, веществ как элементов готовящегося, совершаемого или совершенного преступления (например, перевозка похищенного человека, наркотиков, оружия и иных объектов из одного пункта в другой); носителя следов и следообразующего объекта.

В силу этого об автотранспортном средстве можно говорить как об интегративной, полиморфической системе, соединяющей в себе существенные признаки самых различных криминалистически значимых проявлений и значений этого объекта при взаимодействии его с той или иной формой криминальной активности.

Автотранспортное средство имеет ряд групповых и индивидуальных признаков, которые позволяют отнести его к объекту розыска: марка, модель; государственный регистрационный знак; цвет; год выпуска; идентификационный номер; номер двигателя; номер кузова; номер шасси; иные производственные (продукционные) номера.

Основой любой деятельности, в том числе и по розыску автотранспортных средств, является выдвижение гипотез (версий). В рамках исследуемой темы — это версии о местонахождении разыскиваемого автотранспортного средства. В то же время любая версия строится на основе той информации, которой располагает субъект, ее выдвигающий. В связи с этим в работе рассмотрены криминалистически значимые сведения о местах сокрытия разыскиваемого автотранспортного средства и лицах, его скрывающих.

Всех лиц, причастных к сокрытию разыскиваемого автотранспортного средства, можно условно разделить на несколько групп:

1. Лица, совершившие хищение данного автотранспортного средства.

2. Лица, непосредственное не участвовавшие в хищении автотранспортного средства, но являющиеся участниками преступной группы, совершившей это хищение.

3. Лица, совершившие угон автотранспортного средства.

4. Лица, являющиеся владельцами автотранспортного средства, на котором они совершили ДТП и скрылись с места преступления.

Для каждой из выделенных групп свойственны свои мотивы сокрытия автотранспортного средства, места и способы его сокрытия. В работе рассмотрены особенности каждой из данных групп.

Розыск автотранспортных средств можно условно разделить на несколько этапов:

1. Неотложные действия в соответствии с планом «Перехват» — розыск по «горячим следам».

2. Оперативно-розыскные действия подразделений криминальной милиции по установлению местонахождения разыскиваемого транспортного средства.

3. Проверка правомерности нахождения у определенного лица автотранспортного средства.

В работе рассмотрена организация розыскной работы на данных этапах.

Основные неотложные действия по розыску автотранспортных средств осуществляются подразделениями ГИБДД. Главная причина низкой эффективности розыска автотранспортных средств по «горячим следам» заключается в халатном отношении к своим служебным- обязанностям соответствующими сотрудниками милиции.

Можно выделить несколько направлений, направленных на повышение эффективности проведения неотложных действий по < розыску автотранспортных средств: вносить периодически изменения в дислокацию заслонов- по плану «Перехват» с учетом сведений по раскрытым преступлениям — как преступники скрывались с места преступления; если план «Перехват» был введен своевременно, однако не дал результатов, необходимо провести анализ — сколько времени прошло с момента угона автомашины, ее средней скорости и на каких постах (во всех направлениях с места преступления) она могла бы появиться в рассчитанное время. В очерченном круге отметить автостоянки, автомастерские, гаражные кооперативы, частный сектор. Именно там необходимо начать розыск автомашины; оборудовать стационарные посты ГАИ (ДПС) видеокамерами и проверять видеозапись на возможность проезда искомой автомашины мимо поста. Это позволит определить направление движения разыскиваемой машины и уменьшить круг поиска территории между двумя постами.

С целью выявления разыскиваемого транспортного средства подразделениями органа внутренних дел, задействованными в розыске, осуществляется сбор оперативной информации, осмотр возможных мест его нахождения, направление розыскных заданий, ориентировок в другие органы внутренних дел, использование различных криминалистических, оперативных и справочных учетов. Анализ практики использования последних при розыске автотранспортных средств показывает его низкую результативность. В работе выделены факторы, влияющие на низкую результативность использования учетов.

Планирование мероприятий- по розыску автотранспортных средств — неотъемлемая часть общего плана расследования по уголовному делу. План должен основываться на розыскных версиях и содержать в себе комплекс следственных действий, оперативно-розыскных мероприятий и розыскных действий. Анализ мнения различных ученых-криминалистов (И.М.Гуткина, А.Ф. Осипова, М.П. Шаламова, А.А. Закатова и др.) позволил определить розыскные действия как действия, принимаемые дознавателем, следователем, а также органом дознания по поручению дознавателя или следователя для установления местонахождения объекта розыска (лица, подозреваемого в совершении преступления, похищенных предметов и др.). Представляется, что именно в такой формулировке должен быть изложен п. 38 ст. 5 УПК РФ.

В работе рассмотрены следующие версии, которые могут быть выдвинуты при розыске автотранспортных средств, и предложены направления их проверки:

1. Автомобиль находится на территории города в каком-либо месте, где происходит его переоборудование (перекраска, перебивка номеров и т. п.) или ремонт.

2. Автомобиль угнан в другой регион с целью его продажи.

3. Автомобиль разобран на запчасти.

При государственном техническом осмотре автомототранспортных средств и прицепов к ним, зарегистрированных в Государственной инспекции, на Государственную инспекцию возложено решение задачи по выявлению похищенных транспортных средств, а также транспортных средств участников дорожного движения, скрывшихся с мест дорожно-транспортных происшествий. Данная задача решается путем проведения осмотров транспортных средств, документов на них, использования различных учетов: по централизованному учету лиц, объявленных в федеральный розыск, по оперативно-справочным, розыскным и криминалистическим учетам (АИПС «ФР-Оповещение» и другим применяемым в органах внутренних дел системам), а также, при необходимости, по учетным данным подразделений Федеральной миграционной службы в порядке, установленном нормативными правовыми актами МВД России и ФМС России — собственники и представители собственников транспортных средств; по специализированному федеральному учету утраченной, похищенной, распределенной, выбракованной специальной продукции, необходимой для допуска транспортных средств к участию в дорожном движении, оформленных паспортов транспортных средств в порядке, установленном нормативными правовыми актами МВД России — представленные документы; по комбинированному федеральному учету разыскиваемых транспортных средств, зарегистрированных транспортных средств, наложенных ограничений федеральной специализированной территориально распределенной информационной системы Госавтоинспекции в порядке, установленном нормативными правовыми актами МВД России — транспортные средства, номерные агрегаты.

В работе определены вопросы, которые могут быть разрешены при обращении к данным учетам.

В работе особое внимание направлено на действия правоохранительных органов при обнаружении автотранспортного средства, разыскиваемого по линии Интерпола.

В работе рассмотрены пути повышения эффективности розыска автомототранспортных средств, основанные на использовании современных технических достижений. В первую очередь проанализированы появившиеся в последнее время технологические новации, применяемые владельцами и производителями транспортных средств с целью противостояния ихнезаконному завладению. С позиции отношения их функциональности к непосредственному розыску транспортных средств они могут быть разделены следующим образом: пассивные - существенно- затрудняющие завладение транспортным средством или обеспечивающие его идентификацию при розыске; к ним относятся противоугонные сигнализации и дополнительная маркировка транспортных средств; активные - непосредственно обеспечивающие розыск транспортного средства - радиопоисковые системы.

Другим направлением повышения эффективности розыска автомототранспортных средств является, широкое внедрение систем видеонаблюдения и видеорегистрации, а также расширение использования и дальнейшее совершенствование аппаратно-программных комплексов идентификации, транспортных средств по визуально-воспринимаемым признакам. Предложено свое решение вопроса автоматического распознавания цвета транспортного средства: необходимо обеспечить фиксацию цветовых характеристик (цвета) корпуса транспортного средства при его регистрации и последующих проверках при- идентичных условиях — фиксированных освещении и характеристиках регистрирующего устройства, т. е. унификации устройств регистрации цветовых параметров.

Полагаем, что возможны два варианта исполнения соответствующих устройств:

Контактное, или ручное (в работе предложена схема данного устройства), когда устройство для фиксации цветовых параметров «прикладывается» к поверхности корпуса транспортного средства; бесконтактное, когда устройство для фиксации цветовых параметров располагается в непосредственной близости от поверхности корпуса транспортного средства, что достижимо при проезде транспортных средств через КПМ, стационарные посты ГАИБДД последовательно («по одному») с остановкой.

Реализация предлагаемого способа регистрации цветовых параметров транспортных средств позволит, по нашему мнению, существенно увеличить идентификационную значимость данного признака путем: автоматизации и простоты процесса регистрации данного параметра, полного исключения фактора субъективности, разложения цвета по системе RGB (естественно, с учетом интервальных оценок погрешности измерения) позволит практически однозначно определять конкретный цвет транспортного средства и отличать его от других, субъективно воспринимаемых как одинаковые.

Другим, наиболее перспективным, направлением повышения эффективности розыска автомототранспортных средств является создание автоматизированных информационно-поисковых систем, представляющих в совокупности систему информационного обеспечения этого процесса.

В работе формулируется ряд предложений по организации учета автомототранспортных средств, реализация которых, по нашему мнению, позволит существенным образом повысить эффективность выявления среди них тех, которые имеют фальсифицированные идентификационные обозначения, поддельные документы на право собственности и (или) находятся в розыске по различным основаниям.

Концепция предлагаемой единой централизованной общегосударственной автоматизированной информационно-поисковой системы, по нашему мнению, должна основываться на следующих принципах:

1. Построение основной базы данных по принципу «накопительной пирамиды», когда информация об автомототранспортном средстве последовательно «нанизывается» на базовую, первичную информацию о нем, образуя накопление исчерпывающей информации о транспортном средстве на протяжении всего его «жизненного цикла».

2. Принцип автоматического, «интеллектуального» формирования запросов на верификацию' вновь вводимых (корректируемых) в основную базу уникальных данных о транспортном средстве; спецпродукции, документах, удостоверяющих личность и право на управление транспортным средством, по ее предыдущим записям и по вспомогательным базам данных либо по внесению изменений во вспомогательные базы данных с целью установления наличия совпадений или несоответствий, а также нахождении транспортного средства в розыске, в том-числе и по линии Интерпола.

3. Комплементарный предшествующему принципу принцип автоматического, «интеллектуального» ответа, в случае установления несуществующих идентификационных номеров транспортных средств, их узлов и агрегатов, либо несовпадения с ними других признаков идентификационного комплекса (например, цвет транспортного средства) система должна формировать список транспортных средств, числящихся в розыске по делам, связанным с их незаконным завладением, идентификационные номера которых могут быть трансформированы в проверяемые путем изменения близких по начертанию символов (например, «3» в «8», «О» в «9»), что позволит оперативно, на вполне объективной основе, в автоматическом режиме формировать версии о возможных исходных идентификационных номерах транспортных средствах, узлов и агрегатов.

4. Принцип «персонификации» доступа к определенной информации, состоящий в персональном определении прав соответствующих должностных лиц в системе.

Для организации целенаправленного розыска автотранспортных средств большое значение имеет информация, полученная при производстве неотложных следственных действий, таких как осмотр места происшествия, допросы потерпевших и свидетелей, судебные экспертизы.

Одним из источников получения информации о разыскиваемой автомашине является осмотр места происшествия. Задачи осмотра места происшествия с целью получения информации о разыскиваемом автотранспорте можно представить в следующем виде:

1. Исследование и фиксация обстановки места происшествия.

2. Выявление, фиксация и изъятие следов и вещественных доказательств и их предварительное исследование.

3. Получение сведений об очевидцах происшествия для организации и проведения оперативно-розыскных мер к установлению и розыску автотранспорта.

4. Выявление обстановки и данных, которые могут быть использованы для розыска автотранспорта.

5. Получение сведений для выдвижения всех всевозможных версий (общих и частных) и их проверки.

В ходе осмотра места происшествия могут быть получены следующие данные для организации розыска автотранспортного средства: сведения об автотранспортном средстве; сведения о направлении движения разыскиваемого автотранспортного средства. \*

В работе подробно рассмотрены тактические приемы, направленные на получение указанных данных.

Одним из важных поисково-познавательных действий является допрос потерпевшего или иных лиц, от которых поступила сигнальная информация, а также других лиц, которые могут подтвердить или опровергнуть, дополнить, углубить, уточнить исходные данные о разыскиваемом автотранспортном средстве.

В работе определен предмет допроса потерпевших и свидетелей незаконного завладения автотранспортным средством, а потерпевших и свидетелей ДТП, с места которого водитель скрылся на автотранспортном средстве.

При расследовании преступлений, в ходе которого возникает необходимость в розыске автотранспортного средства, назначаются самые различные экспертизы. В зависимости от информации, которую получают в результате исследования, все экспертизы по данной категории дел можно условно разделить на два вида: экспертизы, в ходе проведения которых устанавливаются сведения о разыскиваемом автотранспортном средстве; экспертизы, в ходе проведения которых устанавливаются сведения о том, что автотранспортное средство разыскивается.

К экспертизам, в ходе проведения которых устанавливаются сведения о разыскиваемом автотранспортном средстве, относятся судебно-медицинские, экспертизы материалов, веществ и изделий из них, трасологические экспертизы и экспертизы микрообъектов.

К экспертизам, в ходе проведения которых устанавливаются сведения о том, что автотранспортное средство разыскивается, относятся технико-криминалистическая экспертиза документов, криминалистическая экспертиза восстановления уничтоженных маркировочных обозначений.

В работе подробно рассмотрены возможности данных экспертных исследований, объекты исследования, вопросы эксперту.

## Список литературы диссертационного исследования кандидат юридических наук Костенко, Василий Сергеевич, 2009 год

1. Конституция Российской Федерации. Ростов н/Д: Феникс, 2005.

2. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации (по состоянию на 10 февр. 2008 г.). М.: Юрайт-издат, 2008.

3. Уголовный Кодекс Российской Федерации (по состоянию на 10 апр. 2008 г.). Новосибирск, 2008.

4. О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения: Указ Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 г. № 711 // Собр. законодательства Российской Федерации. 1998. № 25. Ст.2897; 2002. № 27. Ст. 2679.

5. Автотранспортные средства. Требования безопасности к техническому состоянию и методы проверки: ГОСТ Р 51709-2001. Введ. 1.02.2001. № 47-ст (с изм. от 28 марта 2006 г.).

6. Инструкция о порядке совместных действий подразделений органов внутренних дел и таможенных органов при выявлении транспортных средств, находящихся в розыске: приказ МВД России и Федеральной таможенной службы от 19 июля 2006 г. № 571/671.

7. О порядке регистрации транспортных средств: приказ МВД России от 24 нояб. 2008 г. № 1001.

8. О разработке и утверждении образцов специальной продукции, необходимой для допуска транспортных средств и водителей к участию в дорожном движении: приказ МВД России от 27 апр. 2002 г. № 390, (с изм. от 8 авг. 2005 г.).

9. Об организаъ^ии и проведении государственного технического осмотра транспортных средств: приказ МВД России от 15 марта 1999 г. № 190 (с изм. от 19 марта 2004г.).

10. Об утверждении Полоэюения о паспортах транспортных средств и паспортах шасси транспортных средств: приказ МВД России, Министерства промышленности и энергетики РФ и Минэкономразвития РФ от 23 июня 2005 г. № 496/192/134 (с изм. от 24 авг. 2006 г.).

11. Положение о порядке организации взаимного автоматизированного обмена информацией между подразделениями Госавтоинспекции и таможенными органами Российской Федерации: Приложение к приказу МВД России и ГТК РФ от 7 июля 2003 г. № 522/741.

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