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

Собирание, проверка и оценка сведений о временных характеристиках дорожно-транспортного преступления

**Год:**

2002

**Автор научной работы:**

Лысенко, Валерий Владимирович

**Ученая cтепень:**

кандидат юридических наук

**Место защиты диссертации:**

Москва

**Код cпециальности ВАК:**

12.00.09

**Специальность:**

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

**Количество cтраниц:**

139

## Оглавление диссертации кандидат юридических наук Лысенко, Валерий Владимирович

Введение.

Глава 1. Понятие дорожно-транспортного преступления. Роль и значение фактора времени в механизме дорожно-транспортного преступления.

§1 Понятие и уголовно-правовая характеристика дорожно-транспортного преступления

§2 Роль и значение временных характеристик в механизме дорожно-транспортного преступления

§3 Особенности отражения временных характеристик 60 дорожно-транспортного преступления объектами материального мира и сознанием очевидцев

Глава 2. Особенности получения и проверки сведений о времени в ходе следственных действий при расследовании дорожно-транспортного преступления

§1 Получение информации о временных характеристиках дорожно-транспортного преступления в ходе допроса

§2 Проверка и объективизация сведений о временных характеристиках при расследовании дорожно-транспортного преступления

§3 Фиксация сведений о временных характеристиках дорожно-транспортного преступления, полученных в ходе следственных действий Заключение Список литературы Приложения

## Введение диссертации (часть автореферата) На тему "Собирание, проверка и оценка сведений о временных характеристиках дорожно-транспортного преступления"

Автомобилизация Российской Федерации нарастает бурными темпами. В отдельных регионах страны (Москва, Калининград) на 1000 жителей уже приходится 300 автомобилей. Этот фактор вместе с несовершенством автомобильных дорог, низкой правовой культурой водителей обусловливает рост дорожно-транспортных преступлений1, повлекших тяжкие последствия. Так, в 2001 году в России имели место 164403 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибли 30916 человек, ранены - 187790. Эти показатели несколько выше имевших место в 2000 году. Иными словами, ежегодно под колесами автомобилей гибнет и получает ранения такое количество граждан, которое сопоставимо с населением целого города.

Вместе с тем судебная практика свидетельствует о том, что качество уголовных дел о ДТП, направленных в суд для привлечения виновных к уголовной ответственности, остается низким, что является свидетельством серьезных проблем, с которыми сталкивается следователь при расследовании уголовных дел о ДТП, которое характеризуется установлением взаимодействия сложных в техническом отношении систем.

Одна из проблем напрямую зависит от умения следователя оперировать временными характеристиками ДТП, поскольку, по мнению следователей, принимавших участие в анкетировании в ходе настоящего исследования2, в 96,2 % случаев при расследовании данного деяния необходимо установить временные параметры ДТП. Это и понятно, поскольку анализ развития дорожной ситуации из нормальной в опасную, а затем и в аварийную невозможен без изучения именно вербальной информации о времени, поскольку на этой стадии иные источники информации о времени, как правило, отсутствуют.

1 В дальнейшем - ДТП. 2

В анкетировании приняли участие 290 следователей органов внутренних дел Калининградской, Новгородской, Псковской областей.

В ходе проведенного исследования установлено, что для установления механизма происшедшего при расследовании ДТП анализируют различные обстоятельства времени. При этом в 30,92% случаев определяются моменты времени (например, первоначальный контакт между двумя автомобилями или автомобилем и пешеходом и т.п.), в 36,94 % случаев установлению подлежали временные интервалы, характеризующие длительность какого-либо действия или процесса (длительности развития дорожной ситуации от нормальной до опасной, длительность применения системы экстренного торможения), в 32,12 % случаев исследовались временные отношения, характеризующие последовательность каких-либо действий (водителей, пешеходов и т.п.).

Результаты анкетирования следователей и изучения уголовных дел, рассмотренных судами1, показали, что далеко не во всех случаях устанавливаются требуемые временные характеристики ДТП. По части уголовных дел, в 49,2 % случаев эти характеристики так и не были установлены, что не позволило расследовать уголовное дело с достаточной полнотой, объективностью и всесторонностью.

По мнению значительной части следователей, принявших участие в анкетировании, одной из причин создавшегося положения явился недостаток в современных криминалистических рекомендациях по работе с временными характеристиками при расследовании ДТП. Так, большинство ранее действовавших рекомендаций заключалось в измерении длины пути торможения, как правило, остававшегося на проезжей части дороги после ДТП, что позволяло определить скорость движения автомобиля перед ДТП. Однако в связи с массовым поступлением в Россию импортных автомобилей, оборудованных антиблокировочными системами типа ABS и не оставляющими на проезжей части следов торможения, этикриминалистические рекомендации утратили свое значение.

1 Всего изучено 150 уголовных дел о ДТП в Калининградской, Новгородской и Псковской областях, расследованных в 1997-2001 годах.

Известно, что данные о временных характеристиках ДТП на заключительной, кульминационной фазе развития события, в определенной степени фиксируются в изменениях материальной обстановки (следах торможения, повреждениях транспортных средств, телесных повреждениях потерпевших и т.п.). Понятно, что при участии в ДТП импортного автомобиля, оборудованного системой типа ABS, препятствующей возникновению на дорожном покрытии тормозных следов, информативность материальных следов расследуемого события существенно понижается, соответственно все большее значение приобретают сведения, полученные в ходе вербальных следственных действий.

Сведения же о развитии нормальной обстановки движения к опасной и далее - к кульминационной, в основном, получают в ходе допросов, очных ставок, следственных экспериментов, проверки показаний на месте с участием водителей, очевидцев и потерпевших. При этом нередко данные действия проводятся некачественно, и в ходе них искажаются исходные данные, необходимые для назначения судебных экспертиз, а впоследствии - для установления механизма ДТП. Поэтому значительное внимание и было уделено исследованию проблем получения информации о времени в ходе вербальных следственных действий при расследовании ДТП.

Основой для исследования послужили теоретические положения криминалистической теории о временных связях и отношениях при расследовании преступлений, которая, как верно заметил Р.С.Белкин, еще недостаточно

-I известна следователям и экспертам . Поэтому им и была поставлена задача по реализации рекомендаций, которые содержатся в данной криминалистической теории, в повседневной деятельности следователя. Следует также отметить, что в рамках кандидатской диссертации Е.Логвинец были рассмотрены проблемные вопросы использования судебнойэкспертизы в установлении

1 См. Белкин Р.С. Криминалистика: проблемы сегодняшнего дня. - М., 2001. -С. 122. временных связей, А.Чегодаевым проанализированы проблемы установления времени при расследовании краж чужого имущества и др1.

Время, как элемент механизма преступления, в соответствии со ст. 73 УПК РФ входит в обстоятельства, подлежащие доказыванию по каждому уголовному делу. Поэтому дальнейшая разработка криминалистического учения о временных связях и отношениях и совершенствование тактических приемов, направленных на установление и оценку временных характеристик преступления, является актуальной проблемой не только для криминалистики, но и уголовного процесса.

Особенно актуальны предпринятые исследования для расследования ДТП, где все действия участников движения, начиная с момента возникновения опасности для движения, на протяжении всего периода развития опасной ситуации в аварийную и затем - в кульминационную - должны быть оценены в параметрах единой временной шкалы. Это и понятно, поскольку оценить соответствие действий водителя требованиям безопасности движения возможно только с учетом фактора времени, который тотально пронизывает всю совокупность движений, операций, действий всех субъектов, вовлеченных в ДТП. Нередко от установления числового значения временных характеристик механизма ДТП зависит успешность определения наличия технической возможности остановить автомобиль, избежать столкновения транспортных средств, наезда на пешехода и т.п. В этом видится актуальность предпринятого исследования.

Степень разработанности темы исследования. Научные исследования проблем временных связей и отношений при расследовании преступлений до последнего времени были весьма немногочисленны. Отдельные аспекты влияния фактора времени на эффективность деятельности следователя при расследовании преступлений рассматривались в работах Л.Н.Викторовой,

1 См.: Логвинец Е.А. Проблемные вопросы использования судебной экспертизы в установлении временных связей. - М., 2000; Чегодаев А.В. Установление в процессе расследования времени совершения краж. - М., 2001.

В.П.Лаврова, М.В.Салтевского, Ю.Д.Федорова, В.И.Шиканова. В 1995 г. В.М.Мешковым была защищена докторская диссертация, посвященная проблемам временных связей и отношений при расследовании преступлений, теоретические положения которой послужили основой для становления новой частной криминалистической теории - о временных связях и отношениях. Впоследствии теоретические положения данной теории были развиты в кандидатских диссертациях Е.Логвинец и А.Чегодаева. Однако, как верно заметил Р.С.Белкин в своей работе «Криминалистика: проблемы сегодняшнего дня» (2000 г.), необходимо продолжать исследования в данной плоскости, способствуя налаживанию более эффективной и рациональной работы следователя при расследовании преступлений. Одним из направлений развития и творческого использования положений данной криминалистической теории является расследование преступлений, связанных с нарушениями правил безопасности и эксплуатации транспорта, именуемых в настоящей работе как «дорожно-транспортные преступления», где фактически не имеется ни одного комплексного исследования по данной проблематике, хотя необходимость в таком исследовании очевидна.

Объектом исследования являются уголовно-правовые, уголовно-процессуальные отношения и криминалистические аспекты, возникающие при расследовании ДТП.

Предмет исследования - это особенности собирания, проверки и оценки сведений о временных характеристиках ДТП; роль и место временных характеристик в расследовании ДТП и закономерности получения полной и объективной информации о времени в ходе следственных действий при расследовании ДТП.

Цели и задачи диссертационного исследования.

Целью данной работы является дальнейшее развитие криминалистической теории о временных связях и отношениях, разработка прикладных аспектов данной теории применительно к расследованию ДТП, в частности, оптимизация следственной деятельности и законодательного совершенствования института получения информации в ходе раскрытия и расследования преступлений, а также обеспечение эффективности получения информации о временных характеристиках ДТП в ходе допроса, очной ставки, следственного эксперимента, судебной экспертизы.

Для достижения указанной цели были поставлены и решены следующие задачи:

- исследованы сходство и различие дорожно-транспортных преступлений и дорожно-транспортных происшествий;

- уточнено понятие дорожно-транспортного преступления (ДТП), его уголовно-правовая характеристика;

- определены основные элементы механизма ДТП, исследованы их взаимосвязь и взаимообусловленность;

- конкретизированы роль и значение временных характеристик в механизме ДТП;

- вскрыты особенности отражения течения времени материальными объектами и сознанием человека, вовлеченных в ДТП;

- уточнены тактические приемы, используемые при получении информации о временных характеристиках ДТП в ходе вербальных следственных действий;

- выработаны предложения по совершенствованию деятельности следователя при получении информации о временных характеристиках ДТП;

- предложены способы проверки информации о ДТП в ходе следственных экспериментов и при назначении судебных экспертиз.

Методология и методы исследования.

Методологической основой проведенного исследования являются положения материалистической диалектики об объективных закономерностях отражения течения времени объектами материальной действительности и сознанием человека. При подготовке диссертации изучена специальная литература о тактике и методике расследования ДТП, в частности, фундаментальные работы Т.В.Аверьяновой, В.М.Атмажитова, В.Г.Боброва,

A.И.Винберга, Б.Л.Зотова, В.Я.Колдина, В.Н.Махова, В.М.Мешкова,

B.А.Михайлова, М.В.Салтевского, Н.А.Селиванова, В.Ф.Статкуса, В.И.Шиканова, Н.П.Яблокова и других ученых; литература по уголовному праву, уголовному процессу, криминалистике, психологии, безопасности движения, теории и практики судебной экспертизы; диссертации, посвященные проблемам расследования ДТП О.Д.Кима, Н.В.Чиха, А.И.Чуева; научные издания, посвященные проблемам установления временных характеристик преступлений А.Авсюк, Е.Логвинец, А.Тельцова, А.Чегодаева. Проведен сравнительно правовой анализ норм Уголовного кодекса РСФСР 1960 г. и УК РФ 1996 г., устанавливающих ответственность за совершение ДТП; а также УПК РСФСР 1960 г. и УПК РФ 2001 г. в части доказывания времени события преступления. При проведении данного исследования использовались методы: деятельностный, сравнительно-правововой, статистический.

Научная новизна диссертационного исследования определяется тем обстоятельством, что выполненная диссертация является первым монографическим комплексным исследованием, в определенной степени обогатившим криминалистическую теорию о временных связях и отношениях, применительно к проблемным аспектам установления и оценки временных характеристик ДТП в ходе следственных действий, что позволяет определить пути дальнейшего совершенствования эффективности раскрытия и расследования ДТП в целом. Отдельные вопросы, касающиеся расследования ДТП в целом, нашли отражение в работах Б.Л.Зотова, О.Д.Кима, Н.В.Чиха; ряд проблем установления временных связей и отношений при расследовании преступлений рассмотрены В.М.Мешковым, а также в кандидатских диссертациях Е.Логвинец, А.Чегодаева. Однако комплексное исследование проблемных вопросов, возникающих при исследовании первоначальной стадии развития механизма ДТП, и, следовательно, характеризующих его временные характеристики, предпринято в криминалистике впервые.

В соответствии с целью исследования и поставленными задачами на защиту выносятся следующие основные положения.

1. Уточненная уголовно-правовая квалификация ДТП. Под дорожно-транспортным преступлением предложено понимать совершенное виновно лицом, управляющим транспортным средством, дорожно-транспортное происшествие, в результате которого наступили последствия, предусмотренные ст. 264 УК РФ.

2. Определены сходство и различие дорожно-транспортного происшествия и дорожно-транспортного преступления. Дорожно-транспортное происшествие - это более широкое понятие, чем уголовно-наказуемое деяние, предусмотренное ст. 264 УК РФ, поскольку дорожно-транспортное происшествие может иметь место в результате случайного стечения обстоятельств, действий стихийных сил природы и не повлечь последствий, предусмотренных Уголовным кодексом.

3. Результаты современного состояния расследования ДТП, анализ типичных затруднений, испытываемых следователями при раскрытии и расследовании преступлений данного вида. Одно из самых распространенных затруднений, испытываемых следователем при расследовании данных деяний, состоит в не установлении каких-либо временных характеристик ДТП (49,2 %), что в свою очередь является причиной не установления механизма ДТП в целом.

4. Обобщение особенностей восприятия, запоминания и воспроизведения информации о развитии ДТП во времени водителями транспортных средств, очевидцами и потерпевшими. Выявлено, что 80,5 % очевидцев испытывают затруднения в воспроизведении информации о развитии ДТП во времени.

5. Обоснование наиболее эффективных тактических приемов при получении информации о временных характеристиках ДТП в ходе проведения вербальных следственных действий. Установлено, что такими тактическими приемами являются проведение экспериментальных проверок с целью определения возможностей допрашиваемого воспринимать и воспроизводить информацию о временных характеристиках события; совместный расчет времени; возбуждение ассоциативных связей по смежности во времени, которые актуализируются путем постановки серии вопросов, использования материалов уголовного дела, демонстрации видеоматериалов, отдельных фотоснимков, схем и рисунков, изготовленных при осмотре места происшествия; предъявления материальных источников доказательств.

6. Предложение наиболее оптимальных путей и направлений перепроверки вербальной информации о временных характеристиках ДТП в ходе других следственных действий. Наиболее оптимальный путь состоит в проведении следственного эксперимента, который проводят при расследовании 16,2 % уголовных дел о ДТП, и последующее проведение судебной экспертизы.

7. Анализ современных возможностей судебной экспертизы по объективизации сведений о времени, полученных в ходе следственных действий. Временные характеристики ДТП наиболее часто устанавливают в ходе су-дебно-автотехнических исследований (44,4%), судебно-медицинских (23,4%), транспортно-трасологических (18%). Комплексные экспертные исследования с этой целью проводятся в 14 % случаев. Для получения полных сведений о времени необходимо проведение судебно-автотехнической экспертизы в 100% случаев ДТП.

Обоснованность и достоверность результатов исследования определены эмпирической базой исследования. Выводы и предложения базируются на изучении действующего законодательства России: Конституции РФ, уголовного и уголовно-процессуального законодательства: постановлений Пленумов Верховного Суда РФ. Изучены статистические данные совершения и расследования дорожно-транспортных преступлений за период 1997-2001 гг. Изучены материалы 150 уголовных дел, расследованных в 1997-2001 годах органами внутренних дел Северо-западного федерального округа, приговоры по которым вступили в законную силу. По специально разработанным анкетам опрошены 290 следователей органов внутренних дел в Калининградской, Псковской и Новгородской областях Российской Федерации. При анализе полученных данных применялось сопоставление с материалами аналогичных исследований других авторов.

Практическая и теоретическая значимость исследования состоит в том, что она помимо обогащения теоретических положений криминалистической теории о временных связях и отношениях, будет способствовать повышению эффективности и рациональности в деятельности следователя при расследовании ДТП.

Выводы, полученные в ходе проведенного исследования, могут быть использованы при:

-проведении дальнейших исследований по проблемам использования теоретических положений криминалистической теории о временных связях и отношениях при расследовании преступлений;

- осуществлении практических мер по повышению эффективности работы следователя по раскрытию и расследованию ДТП, на основе использования знаний о его временных характеристиках;

- совершенствовании обучения следователей на юридических факультетах высших профессиональных образовательных учреждений.

Апробация результатов исследования и внедрение. Основные теоретические положения и выводы проведенного диссертационного исследования излагались автором на заседаниях кафедры криминалистики Калининградского ЮИ МВД России и кафедры управления органами расследования преступлений Академии управления МВД России, научно-практических конференциях, проводимых в Калининградском юридическом институте МВД России, нашли отражение в научно-практическом пособии и трех опубликованных автором научных статьях, используются в учебном процессе Омской академии МВД России, Барнаульского, Калининградского и Саратовского юридических институтов МВД России, в практической деятельности УВД Калининградской области.

Структура работы. Структура диссертации предопределяется целью и задачами исследования. Диссертация включает в себя введение, две главы,

## Заключение диссертации по теме "Уголовный процесс; криминалистика и судебная экспертиза; оперативно-розыскная деятельность", Лысенко, Валерий Владимирович

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В концентрированном виде наиболее значимые результаты исследования представляются следующими основными выводами и предложениями.

1. Для целей дальнейшего исследования и потребностей следственной практики необходимо использовать следующие категории, отражающие сходство и различие дорожно-транспортного происшествия и дорожно-транспортного преступления. Так, дорожно-транспортное происшествие - это событие, возникшее в результате нарушения нормального режима движения транспортного средства и повлекшее за собой травмирование или смерть людей, повреждение транспортного средства, грузов, причинение иного материального ущерба. Вместе с тем далеко на каждое дорожно-транспортное происшествие становится преступлением. Последнему, помимо перечисленных признаков, свойственны следующие признаки:

- в дорожно-транспортном преступлении участвует хотя бы одно транспортное средство, находящееся в движении;

- в дорожно-транспортном преступлении обязательно участвует хотя бы один водитель транспортного средства;

- при дорожно-транспортном преступлении наступают общественно-опасные последствия в виде причинения тяжкого или средней тяжести вреда здоровью человека либо смерти одного или нескольких человек;

- при дорожно-транспортном преступлении между действиями (или бездействием) лица, управляющего транспортным средством, и наступившими последствиями имеется причинная связь.

2. Уточнено понятие дорожно-транспортного преступления как совершенное виновно лицом, управляющим транспортным средством, дорожно-транспортное происшествие, в результате которого наступили последствия, ответственность за которые предусмотрены ст. 264 УК РФ.

Основными элементами механизма дорожно-транспортного преступления являются:

- взаимосвязь причин и условий возникновения преступления, обусловленного действиями (или бездействием) участников дорожного движения;

- данные о конкретной обстановке как совокупность объективных и субъективных факторов;

- данные о способе совершения дорожно-транспортного преступления, как определенного порядка, в первую очередь отражающего время начала создания опасной ситуации, влияющей на безопасность дорожного движения; длительность и последовательность действий и приемов, применяемых водителем, сопряженных с избирательным использованием специальных познаний в сфере дорожного движения;

- данные о личности водителя;

- данные о действиях по сокрытию следов дорожно-транспортного преступления, затрудняющих обнаружение самого факта случившегося (сокрытие с места происшествия, восстановление автомобиля) либо затрудняющие доказывание участия в происшествии конкретного водителя (уничтожение следов пребывания в кресле водителя, заявление об угоне автомобиля и т.п.);

Выявлены роль и значение временных характеристик в механизме дорожно-транспортного преступления. Фактически по всем расследованным преступлениям требовалось установить какие-либо обстоятельства времени. При этом момент какого-либо события или действия устанавливался в 30,92 % случаев (момент возникновения опасной ситуации для дорожного движения; момент первичного контакта двух автомобилей, автомобиля и пешехода); временные интервалы устанавливались в 36,94 % случаев (длительность развития нормальной дорожной ситуации в опасную и т.п.); временные отношения - в 32,12 % случаев (последовательность разрушения рулевой тяги, покрышки шины и столкновения автомобиля с неподвижным препятствием либо с другим автомобилем и т.п.). Существенное значение временных характеристик состоит в том, что, благодаря их анализу, в абсолютном большинстве случаев следователь получил ответ на вопрос о том, располагал ли водитель технической возможностью избежать столкновения со встречным автомобилем или наезда на придорожное дерево (пешехода). Вскрыты особенности отражения течения времени материальными объектами и сознанием лиц, вовлеченных в дорожно-транспортное преступление. В диссертации отмечено, что изменения материальных объектов на месте происшествия позволяют восстановить картину лишь заключительной (финальной) стадии механизма дорожно-транспортного преступления. Развитие ситуации дорожного движения на предыдущих стадиях, из нормальной в опасную, а затем и в аварийную, возможно установить только благодаря вербальным сведениям о времени, поскольку на объектах материальной обстановки эти фазы развития события, как правило, не отражаются.

Обоснованы наиболее эффективные тактические приемы при получении информации о временных характеристиках дорожно-транспортного преступления в ходе проведения вербальных следственных действий. Установлено, что в 100 % случаев расследования дорожно-транспортных преступлений следователь получает вербальную информацию о времени происшествия в ходе допроса, очной ставки, следственного эксперимента. Наиболее оптимальными тактическими приемами, используемыми при допросе, являются: допрос на месте происшествия; составление допрашиваемым схем и чертежей, иллюстрирующих его показания относительно развития во времени дорожно-транспортного преступления; осуществление экспериментальных проверок способности допрашиваемого воспринимать течение времени; производство совместного расчета времени; возбуждение ассоциативных связей по времени. Обоснованы различия в тактике допроса водителя, потерпевшего и очевидца.

При производстве следственного эксперимента в соответствующем протоколе наиболее оптимальна фиксация результатов каждого опытного действия в отдельности, а не их средне-арифметическое выражение.

7. Предложены способы проверки и оценки информации о дорожно-транспортном преступлении в ходе следственных действий и судебных экспертиз. При изучении уголовных дел о дорожно-транспортных преступлениях установлено, что следственные эксперименты с целью проверки временных характеристик события проводятся достаточно редко - в 16,52 % случаев. При проведении следственного эксперимента устанавливаются либо длительность какого-либо действия, процесса (например, скорость реакции водителя), либо последовательность нескольких действий (последовательность действий водителя при появлении опасности для дальнейшего движения транспортного средства). Отмечено, что наиболее значимые результаты исследования временных характеристик дорожно-транспортного преступления судебные эксперты получают на основании данных, полученных в ходе следственного эксперимента. Точность установления, например, скорости транспортного средства достигает десятых долей км/час (например, 73,6 км/час).

8. Проанализированы возможности судебных экспертиз по объективизации сведений о времени, полученных в ходе следственных действий. По нашим данным, с этой целью следователи в 23,17 % случаев выносят постановления о назначении судебных экспертиз. В частности, установлено, что достаточно успешно время изменения объекта вычисляют в ходе судебно-медицинских экспертиз (например, при изучении телесных повреждений, следов крови, выделений, изменений трупа) и автотехнических (где исследуются характеристики движения участников события: пешехода, автомобиля). Наиболее значимые результаты получают в ходе комплексных исследований, например, при совместном изучении экспертов разных специальностей телесных повреждений на трупе и повреждений лако-красочного покрытия автомобиля, что позволяет не только определить первичный контакт (момент времени) автомобиля и пешехода, но и последовательность (временные отношения) нанесения телесных повреждений в последующих фазах контактирования тела пострадавшего с автомобилем.

## Список литературы диссертационного исследования кандидат юридических наук Лысенко, Валерий Владимирович, 2002 год

1. Бюллетень Верховного Суда СССР, 1984. № 5.

2. Информационный бюллетень ГУГАИ МВД РФ. № 3. М., 1998. - 112 с.

3. Кодекс об административных правонарушениях //Российская газета. 31.12. 2001.-№256.

4. Конституция Российской Федерации. М.: Юрид.лит., 1994. - 58 с.

5. Новые законы и нормативные акты //Библиотечка Российской газеты. Приложение №21.- 1998.

6. Положение о Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД Российской Федерации //СЗ РФ, 1998. № 25. - Ст. 2897.

7. Постановление Пленума Верховного Суда РСФСР от 22 октября 1969 г. № 50 //Сборник постановлений Пленумов Верховных Судов СССР и РСФСР (РФ) по уголовным делам. М., 1997. - С. 364.

8. Постановления и определения по уголовным делам Верховного Суда РСФСР (1981-1988). М., 1989. - 447 с.

9. Правила дорожного движения Российской Федерации //Собрание актов Президента и Правительства РФ. 1993. № 47. - Ст. 4531; СЗ РФ, 1996. -№ 3. Ст. 184;-№45, Ст. 5521.

10. Уголовный кодекс Российской Федерации. Официальный текст. М.: ИНФРА, 1996.-208 с.

11. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации. М.: ООО «ВИТРЭМ», 2002.-512 с.

12. Федеральный закон РФ «О безопасности дорожного движения» //Собрание законодательства РФ, 1995, № 50. Ст. 4873.1. Монографии и статьи

13. Абашин Э.А. Дорожно-транспортное происшествие. М.: ФОРУМ-ИНФРА, 2002. - 44 с.

14. Автотехническая экспертиза/Под ред. В.А.Бекасова. М.: Юрид.лит., 1967. -254 с.

15. Амосов Н.М. Искусственный разум. Киев: Наукова думка, 1969.

16. Анохин П.К. Химический континуум мозга как механизм отражения деятельности //Вопросы философии. 1970. № 6. - С. 109.

17. Арцыбашев П.Я. Преступления, совершенные на автотранспорте. -Бишкек, 1994.

18. Ахундов М.Д. Концепция пространства и времени: истоки, эволюции, перспективы. М., 1982.

19. Афанасьев М.Б., Клинковштейн Г.И., Мелкий В.А. Водителю о правилах и безопасности дорожного движения. М., 1989.

20. Балинян Т.Е. и др. Идентификационные, классификационные и диагностические задачи, решаемые судебно-биологической экспертизой //Теория судебно-биологической экспертизы. М., 1986. - С. 24.

21. Белкин Р.С. Собирание, исследование и оценка доказательств. М.: Наука, 1966. - 295 с.

22. Белкин Р.С. Ленинская теория отражения и методологические проблемы советской криминалистики. М.: ВШ МВД СССР, 1970. - 130 с.

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

24. Белкин Р.С. Криминалистика: проблемы, тенденции перспективы. От теории к практике. М.: Юрид.лит., 1988. - 304 с.

25. Белкин Р.С. Курс современной криминалистики. Общая теория современной криминалистики. В 3 Т. Т.1. М.: Юристъ, 1997. - 408 с.

26. Белкин Р.С. Криминалистическая энциклопедия. М.: изд-во БЕК, 1997. -342 с.

27. Белкин Р.С. Курс Криминалистики. Изд. 3-е изд., доп. М.: ЮНИТИ-ДАНА. Закон и право, 2001.- 837 с.

28. Белкин Р.С. Криминалистика: проблемы сегодняшнего дня. Злободневные вопросы российской криминалистики. М.: изд-во НОРМА, 2001. -240 с.

29. Боровский Б.Е. Безопасность движения автомобильного транспорта. -Л.: Лениздат, 1984.-304 с.

30. Боровский Б.Е., Гуняев В.А., Овчинникова Г.В., Рохлин В.И. Расследование дорожно-транспортных происшествий. Л., 1983.

31. Брянцев В.И., Рубан В.И., Хомяков А.П. Исходные данные для производства автотехнической экспертизы. Киев. 1973.

32. Булатов А.И. Хрулев Г.И. Предупреждение дорожно-транспортных происшествий. М., 1961.

33. Васильев А.Н. Тактика отдельных следственных действий. М.: Юрид.лит., 1981. - 112 с.

34. Владимиров Л.Е. Учение об уголовных доказательствах. — Тула: Автограф, 2000. 464 с.

35. Видонов Л.Г. Криминалистические характеристики убийств и системы типовых версий о лицах, совершивших убийство без очевидцев. Горький, 1978.

36. Волчецкая Т.С. Криминалистическая ситуалогия //Под общей ред. Проф. Н.П.Яблокова. Калининград, 1997. - 248 с.

37. Газизов В.А., Филиппов А.Г. Видеозапись и ее использование при раскрытии и расследовании преступлений. М.: изд-во «Щит-М», 1998. - 136 с.

38. Гончаренко В.И. Использование звукозаписи при расследовании преступлений //Криминалистика и судебная экспертиза. Киев, 1967. вып.4.1. С. 132.

39. Грошев В.Д. Календарь российского земледельца. М., 1991. - 52 с.

40. Гуковская Н.И. Следственный эксперимент. М.: Госюриздат, 1958. - 96 с.

41. Гурский В.П. Дорожно-транспортные происшествия. Методика расследования. Минск, 1992. - 51 с.

42. Дагель П.С. Причинная связь в дорожно-транспортных преступлениях // Социалистическая законность. 1981. № 8. - С.51-53.

43. Жулев В.И. Предупреждение дорожно-транспортных происшествий. -М, 1989.

44. Жулев В.И. Транспортные преступления. М.: Спарк, 2001. - 190 с.

45. Жулев В.И., Краенский Е.И., Гирько С.И. Расследование дорожно-транспортных преступлений. //Под ред. В.И.Жулева. М., 1991. - 97 с.

46. Зотов Б.Л. Расследование и предупреждение автотранспортных происшествий. М.: Юрид.лит., 1972. - 192 с.

47. Зотов Б.Л. Анализ причин автодорожных преступлений //Методика криминалистической экспертизы. Вып. 4. М., 1962. - С. 54-69.

48. Зуев П.М. Методика расследования дорожно-транспортных происшествий: Учебное пособие. М.: МССШМ МВД СССР, 1990. - 58 с.

49. Игнатов Л.Н. Организационные основы деятельности органов внутренних дел по обеспечению безопасности дорожного движения. М., 1991.

50. Каминский М.К. Взаимодействие, отражение, информация// Теория криминалистической идентификации, дифференциации и дидактические вопросы специальной подготовки сотрудников аппарата БХСС. Горький: ГВШ МВД СССР, 1980. - С. 3-8.

51. Карагодин В.Н. Выбор и реализация методов защиты //Тактика, методика и стратегия профессиональной защиты. Екатеринбург: Чароид, 2002. -С. 62-74.

52. Комментарий к Уголовному кодексу РФ с постатейными материалами и судебной практикой /Под общей ред. С.И.Никулина. М.: Менеджер совместно Юрайт, 2001. - 1184 с.

53. Коняев В.П. Борьба с управлением транспортными средствами в состоянии опьянения. Ташкент: Ташкент. ВШ МВД СССР, 1986. - 56 с.

54. Коняев В.П. Состояние опьянения транспортные преступления -уголовная ответственность. - Ташкент: Узбекистан, 1992. - 120 с.

55. Коробеев А.И. Транспортные правонарушения: квалификация и ответственность. М.: Юрид. лит., 1990. - 128 с.

56. Кертэс И. Тактика и психологические основы допроса //Под общей ред. А.И.Винберга. М.: Юрид.лит, 1965. - 164 с.

57. Колдин В.Я. Предмет, методология и система криминалистики // Криминалистика социалистических стран. М., 1986. - С.13-14.

58. Кудрявцев В.Н. Природа преступного поведения и его механизм // Механизм преступного поведения. М., 1981. - С.7.

59. Кустов A.M. Механизм преступления и его практическое и теоретическое значение. М.: Академия МВД РФ, 1996. - 28 с.

60. Ларин A.M. Криминалистика и паракриминалистика. М.: БЕК, 1996. - 179 с.

61. Лукьянов В.В. Проблемы квалификации дорожно-транспортных происшествий. М.: Юр.лит., 1979. - 167 с.

62. Лысов Н.Н. Фиксация доказательств в уголовном процессе. Ч.1.-Ниж.Новгород: НЮИ МВД РФ, 1998.- 120 с.

63. Мамотюк М.Л. К вопросу о диагностике временных отношений в судебно-медицинской экспертизе //Криминалистика и судебная экспертиза. -Киев, 1985.-№31.-С. 95-99.

64. Махов В.Н. Участие специалистов в следственных действиях. М. 1975.

65. Мешков В.М. Теория и практика использования временных связей и отношений при расследовании преступлений. Н.Новгород, 1994. - 130 с.

66. Мешков В.М. Основы криминалистической теории о временных связях. Калининград: КЮИМВД РФ, 1999. - 194 с.

67. Мысливый В.А. Борьба органов внутренних дел с дорожно-транспортными преступлениями, связанными с причинением вреда пешеходам. -Киев: НИиРИО КВШ МВД СССР им.Ф.Э.Дзержинского, 1990. 86 с.

68. Образцов В.А. Учение о криминалистической характеристике преступлений //Криминалистика //Под ред. В.А. Образцова. М., 1995. - С.46.

69. Овразцов В.А. Выявление и изобличение преступника. М.: Юристъ, 1997.-336 с.

70. Онучин А.П. Методика расследования дорожно-транспортных происшествий. Свердловск, 1980.

71. Онучин А.П. Проблемы расследования ДТП с учетом ситуационных факторов. Свердловск: изд-во Урал.ун-та, 1987. - 184 с.

72. Основы естественно-научных знаний для юристов. М.: изд-кая группа НОРМА-ИНФРА, 1999. - 600 с.

73. Печерский В. Правовая оценка момента возникновения опасной ситуации при дорожно-транспортном происшествии //Советская юстиция. № 24.-М., 1975.-С. 19-20.

74. Поль К.Д. Естественно-научная криминалистика. М., 1985.

75. Порубов Н.И. Научные основы допроса на предварительном следствии. 3-е изд., перераб. Минск: Выш.шк, 1978.

76. Психология. Словарь. 2-е изд. - М.: Политиздат. 1990. - 494 с.

77. Расследование дорожно-транспортных происшествий. М.: Лига Разум, 1998.-448 с.

78. Ратинов А.Р. Судебная психология для следователей. М.: Высш.шк. МООП СССР, 1967. - 290 с.

79. Резник В.Ю. Актуальные проблемы участия адвоката, представляющего потерпевшего, в предварительном следствии //Тактика, методика и стратегия профессиональной защиты. Екатеринбург: Чароид, 2002.1. С. 81-92.

80. Салтевский М.В. Собирание криминалистической информации техническими средствами на предварительном следствии. Киев: КВШ МВД СССР, 1980.- 112 с.

81. Советский словарь иностранных слов. М.: изд-во «Рус.яз.», 1993. -740 с.

82. Соловьев А.Б. Использование доказательств при допросе на предварительном следствии. М.: Юрлитинформ, 2001. - 136 с.

83. Соловьев А.Б. Допрос свидетеля и потерпевшего. М.: Всесоюз.ин-т по изучению причин и разработке мер предупреждения преступности, 1974. -127 с.

84. Транспортно-трасологическая экспертиза по делам о дорожно-транспортных происшествиях (диагностические исследования). Вып.1 //Отв.ред.проф. Ю.Г.Корухов. М.: ВНИИ СЭМЮ СССР, 1988. - 99 с.

85. Трегубов С.Н. Основы уголовной техники. Петроград: издание Юрид-го книжного склада «Право», 1915. - 334 с.

86. Туманян А.Г. Аварии на автотранспорте. М., 1936.

87. Турабов К.Ф., Бадиров А.Б. Использование явления окисления поверхности металла при расследовании дел, связанных с автодорожными происшествиями //Вопросы судебной экспертизы. Баку, 1967. - С. 274-277.

88. Чих Н.В. Теоретические и практические проблемы расследования дорожно-транспортных преступлений. Ниж.Новгород: изд-во Волго-Вятской академии гос.службы. 2000. - 142 с.

89. Яблоков Н.П. Методика расследования автотранспортных происшествий. М., 1959. - 70 с.

90. Яблоков Н.П. Криминалистическая характеристика преступлений -важный элемент криминалистической теории и практики //Информационный бюллетень № 17 по материалам криминалистических чтений. М.: Академия управления МВД России, 2002. С. 3-7.

91. Якимов И.Н. Криминалистика. Уголовная тактика. М.: Нарком, внутр. дел, 1929. - 312 с.

92. Учебники, учебные пособия, лекции, диссертации,авторефераты

93. Баев О .Я. Основы криминалистики /Курс лекций. М.: Экзамен, 2001. -288 с.

94. Жирютин В.И. Криминалистические методы установления причинности при расследовании преступных нарушений правил безопасности труда: Автореф. дис. . к.ю.н. М., 1979. - 24 с.

95. Зайцева И.А. Тактика допроса подозреваемого и обвиняемого, проводимого при участии защитника. Автореферат дис. . канд.юрид.наук. Саратов, 2002. - 25 с.

96. Замиховский М.И. Экспертная реконструкция механизма дорожно-транспортного происшествия по его следам: Автореф. дис. . канд. юрид. наук. М., 1992.-22 с.

97. Ким О.Д. Проблемы и пути совершенствования расследования дорожно-транспортных происшествий на основе научных знаний: Дис. . д-ра юрид. наук. Бишкек, 1998. - 38 с.

98. Клейман JI.B. Установление относимости доказательств при расследовании преступлений. Автореферат дис. . канд.рид.наук. Омск, 2001. - 24 с.

99. Колесниченко А.Н. Научные и правовые основы расследования отдельных видов преступлений /Автореферат дис. д.ю.н. Харьков, 1967. -48 с.

100. Криминалистика //Под ред. Проф. Р.С.Белкина. М.: НОРМА-ИНФРА, 1999.-990 с.

101. Криминалистика. Методика расследования преступлений новых видов, совершаемых организованными преступными сообществами. М.: МИ МВД РФ, 2000.-392 с.

102. Логвинец Е.А. Проблемные вопросы использования судебной экспертизы в установлении временных связей. Автореферат дис. канд.юрид.наук. М., 2000. - 24 с.

103. Мешков В.М. Криминалистическое учение о временных связях и отношениях при расследовании преступлений. Дис. .д-ра юрид. наук. М., 1995.-382 с.

104. Салтевский М.В. Криминалистика. В современном изложении юристов. Киев: ИМП «Рубикон», 1996. - 432 с.

105. Тельцов А.П. Криминалистические проблемы пространственно-временных связей и отношений на предварительном следствии. Автореферат дис. . канд.юрид.наук. Томск, 1992. - 18 с.

106. Чегодаев А.В. Установление в процессе расследования времени совершения краж. Автореферат дис. .канд. юрид.наук. М., 2001. - 24 с.

107. Чих Н.В. Механизм дорожно-транспортного преступления и его установление на предварительном следствии. Ниж.Новгород, 1999. - 24 с.

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