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

# Особенности расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных в сельской местности

**Год:**

2004

**Автор научной работы:**

Кольчурин, Андрей Геннадьевич

**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:**

223

## Оглавление диссертации кандидат юридических наук Кольчурин, Андрей Геннадьевич

Введение

Глава 1. Криминалистическая характеристика дорожно-транспортных преступлений, совершенных в сельской местности

§ 1. Сущность и содержание криминалистической характеристики дорожно-транспортных преступлений, совершенных в сельской местности

§ 2. Обстоятельства, подлежащие установлению при расследовании дорожно-транспортных преступлений, совершенных в сельской местности

Глава 2. Криминалистические проблемы организации расследования и раскрытия дорожно-транспортных преступлений, совершенных в сельской местности

§ 1. Организационно-тактические особенности деятельности ОВД при поступлении информации о дорожно-транспортном преступлении, совершенном в сельской местности

§ 2. Особенности возбуждения уголовного дела и типичные . ситуации первоначального этапа расследования

Глава 3. Тактические особенности производства следственных действий и использование специальных знаний при расследовании дорожно-транспортных преступлений, совершенных в сельской местности

§ 1. Особенности производства следственного осмотра при расследовании дорожно-транспортных преступлений, совершенных в сельской местности

§ 2. Организация и проведение допросов при расследовании дорожно-транспортных преступлений, совершенных в сельской местности

§ 3. Тактические особенности организации и проведения следственных экспериментов при расследовании дорожно-транспортных преступлений, совершенных в сельской местности

§ 4. Особенности производства экспертиз при расследовании дорожно-транспортных преступлений, совершенных в сельской местности

## Введение диссертации (часть автореферата) На тему "Особенности расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных в сельской местности"

Актуальность темы исследования. В настоящее время в результате автокатастроф в мире ежегодно погибает не менее 250 тыс. человек, примерно 12 млн получают ранения. За последние 20 лет количество дорожно-транспортных преступлений (ДТП) возросло на 26,4%, число пострадавших увеличилось на 25,7%\ Дальнейшая перспектива неутешительна. Неудовлетворительное положение отмечается и в нашей стране. Каждый день на дорогах России погибает около 100 человек и 600 получают ранения. Почти 60% пострадавших в возрасте от 17 до 40 лет. Каждый 10-й погибший и 8-й раненый - подростки. Экономические потери от ДТП ежегодно составляют более 15 триллионов рублей2. Размеры социально-экономического ущерба от ДТП в России по сравнению со странами развитой автомобилизации составляют в процентном отношении к валовому внутреннему продукту одну из самых значительных величин. По расчетам специалистов, общая величина социально-экономического ущерба от ДТП в 2000 г. составила 191,7 млрд рублей, или 4% валового внутреннего продукта страны3.

Необходимость всюду успеть влечет за собой потребность в приобретении автотранспорта с большими скоростными характеристиками, зачастую подержанных автомобилей иностранного производства. От отечественных транспортных средств данные автомобили существенно отличаются техническими характеристиками (например, наличием антиблокирующей системы, обеспечивающей более эффективное торможение без оставления видимых следов на дорожном покрытии; скоростными показателями; системой освещения и т. д.). Все это осложняет определение механизма ДТП.

1 Чих Н.В. Механизм ДТП и его установление на предварительном следствии. Н. Новгород, 1999. С. 3.

2 Антонов С.Н., Российский Б.В. Новое законодательство об ответственности за нарушения Правил дорожного движения. М., 1997. С. 3.

3 Анализ и оценка состояния безопасности дорожного движения в Российской Феде-радии с 1995 по 2000 год. М.: Науч.- исслед. ин-т автомобильного транспорта, 2001.

Более половины ДТП совершается в условиях сельской местности. По данным статистики, в Волгоградской области, в Карачаево-Черкесской Республике и в Краснодарском крае на автодорогах, проходящих по территории сельских районов, совершаются наиболее опасные виды ДТП по тяжести наступивших последствий. Почти 50% пострадавших погибает1.

Высокая аварийность и особенности ДТП, совершенных в сельской местности, обусловлены рядом факторов, связанных со значительным увеличением количества эксплуатируемых автомобилей (в основном иностранного производства); с возросшими скоростными и иными техническими характеристиками; с передвижением по автотрассам с высоким скоростным режимом громоздкой сельскохозяйственной техники, гужевых повозок, самодельных транспортных средств, животных, велосипедистов, пешеходов; с неудовлетворительным транспортно-эксплуатационным состоянием улиц и дорог (данный фактор был отмечен при оформлении почти трети ДТП); со слабым контролем за дорожным движением со стороны местных органов власти вследствие чего на дорогах появляются неисправные транспортные средства под управлением лиц, не имеющих прав и навыков управления, находящихся в состоянии алкогольного опьянения; и т. д.

Данные факторы в значительной степени определяют специфику расследования ДТП, совершенных в сельской местности. Эти и другие обстоятельства привносят существенные особенности в криминалистическую характеристику последних. При расследовании таких преступлений приходится решать своеобразные организационно-тактические задачи. Существенную специфику приобретает тактика отдельных следственных действий, а также применение специальных знаний.

Современное состояние исследований в области расследования ДТП в условиях сельской местности. Проблемам расследования ДТП были посвящены научные исследования Р.Ю. Ачмиза, Б.Е. Боровского, С.И. Гирько,

1 Данные Информационных центров ГУВД Волгоградской области, Краснодарского края и МВД Карачаево-Черкесской Республики за 2001-2003 г.

В.К. Глистина, В.И. Жулева, БД Завидова, Р.Г. Зорина, Б.Л. Зотова, Л.А Иванова, В.А. Илларионова, О.Д. Кима, Д. Коллинза, Н.Ф. Колосова, И.М. Лузгана, И.Г. Маландина, Д. Морриса, В.А. Мызникова, А.П. Онучина, С.И. Пер-лова, С.Н. Путивки, Л.Д. Родионова, Б.В. Российского, Ю.Б. Суворова, Н.В. Фе-дяевой, Н.В. Чиха, Н.П. Яблокова и др.

Несмотря на несомненную теоретическую и практическую значимость указанных исследований, в них специально не рассматривались вопросы расследования ДТП, совершенных в условиях сельской местности. Отсутствие соответствующих рекомендаций по разрешению вопросов организационного, тактического и методического характера, возникающих в данном направлении правоприменительной деятельности, обусловливает недостаточную эффективность работы следственных и оперативных подразделений по расследованию преступлений данной категории.

Кроме того, с момента издания большинства работ изменилось действующее законодательство (приняты новые Уголовный, Уголовно-процессуальный и Административный кодексы, введены в действие новые Правила дорожного движения, и т. д.).

Указанные выше обстоятельства предопределяют необходимость дальнейшего совершенствования отдельных элементов методики расследования ДТП с учетом специфики сельской местности и совершенствования научно-тактических рекомендаций.

Вышеизложенное обусловило актуальность данной проблемы и предопределило ее выбор в качестве темы диссертационного исследования.

Основной целью диссертационного исследования является разработка и усовершенствование практических рекомендаций, направленных на оптимизацию и повышение эффективности тактики проведения проверочных и основных следственных действий, необходимых при расследовании ДШ, совершенных в сельской местности.

Указанная цель определила постановку основных задач исследования: раскрыть сущность криминалистической характеристики ДТП, совершенных в сельской местности; исследовать обстоятельства, подлежащие установлению; выявить и рассмотреть организационно-тактические особенности работы следователя на этапе принятия решения о возбуждении уголовного дела; установить типичные следственные ситуации и разработать алгоритм действий следователя на первоначальном этапе расследования ДТП, совершенных в сельской местности; предложить и обосновать тактические рекомендации по проведению следственных осмотров, допросов, отдельных видов следственного эксперимента и по применению специальных знаний при расследовании ДТП, совершенных в сельской местности;

Объект и предмет исследования. Объектом диссертационного исследования являются ДТП, совершенные в сельской местности, информация о них, а также содержание следственной, судебной и экспертной практики, деятельность Государственной инспекции безопасности дорожного движения (ГИБДД) как органа дознания по выявлению и закреплению следов ДТП, по предупреждению нарушений Правил дорожного движения и рассмотрению материалов о ДТП.

Предметом диссертационного исследования являются закономерности расследования и раскрытия ДТП, совершенных в сельской местности; практика проведения проверочных действий при сообщении о ДТП; выполнение первоначальных и последующих следственных действий; взаимодействие следователя с оперативными и экспертно-криминалистическими подразделениями.

Методология и методика исследования. Методологической базой исследования является дидактический метод научного познания, общенаучный системный подход. Исследование проводилось посредством применения методов научного познания: исторического, сравнительно-правового, статистического.

Основу диссертационного исследования составили положения теории познания, а также теории доказательств, криминалистики, уголовного процесса, уголовного права, судебной экспертизы.

Нормативной базой настоящего исследования являются Конституция Российской Федерации; федеральные законы; указы Президента Российской Федерации; постановления Правительства Российской Федерации; ведомственные нормативные акты; нормы действующего уголовного, уголовно-процессуального и административного законодательства; Правила дорожного движения. В процессе исследования широко использовались труды и публикации ученых и практиков в различных областях правовых дисциплин, а также психологии, медицины, статистики и других отраслей знаний.

В работе над диссертационным исследованием неоценимую помощь оказали научные труды по проблемам совершенствования тактики и методики расследования отдельных видов преступлений, подготовленные Т.В. Аверьяновой, P.C. Белкиным, В.М Быковым, А.Н. Васильевым, В.Ф. Глазыриным, А.В Дуловым, A.A. Закатовым, В.Д. Зеленским, Г.Г. Зуевым, Н.И. Кулагиным, И.М. Лузгиным, Г.М. Меретуковым, Н.И. Порубовым, А.Р. Ратиновым,

A.П. Резваном, Е.Р. Российской, H.A. Селивановым, Б.П. Смагоринским,

B.Ф. Статкусом, A.A. Хмыровым, М.А. Шматовым и др.

В работе использовались методики исследования статистической информации, уголовных дел о ДТП, иной документации. В целях достижения максимальной объективности результатов осуществлялся комплексный подход к применению названных методов научного анализа.

Положения, выводы и рекомендации, содержащиеся в настоящей работе, основываются на результатах обобщения следственной, судебной, экспертной практики, материалов дознания органов внутренних дел.

Эмпирическую базу исследования составили результаты изучения и обобщения более 250 уголовных дел и около 100 материалов об отказе в возбуждении уголовного дела. Использовался собственный 15-летний практический опыт расследования ДТП, совершенных в сельской местности. Проводилось анкетирование следователей и сотрудников дознания различных регионов Южного Федерального округа, занимающихся рассмотрением материалов и расследованием ДТП.

При подготовке диссертационного исследования использовались статистические данные Главного информационного центра МВД России, научно-исследовательского центра ГИБДД МВД России, информационных центров ГУВД Волгоградской области, ГУВД Краснодарского края, МВД Карачаево-Черкесской Республики.

Изучались архивные материалы судов Краснодарского края, Республики Адыгея, Краснодарской краевой лаборатории судебных экспертиз Министерства юстиции Российской Федерации, экспертно-криминалистического управления ГУВД Краснодарского края, Краснодарской краевой психиатрической больницы, Краснодарского краевого Бюро судебно-медицинских экспертиз.

Разнообразная информация, полученная из различных источников, обеспечила достоверность и обоснованность приведенных выводов и предложений.

Научная новизна исследования. Применительно к объекту и предмету исследования в диссертации впервые на основе системного подхода комплексно анализируются организационные, тактические, методические и другие проблемы расследования ДТП, совершенных в сельской местности.

Системный подход к исследованию этих проблем позволил выявить и разрешить ряд вопросов, представляющих как теоретический, так и практический интерес.

Предложены к рассмотрению отдельные вопросы профилактики ДТП.

Основные положения диссертационного исследования, выносимые на защиту:

1. Сущность и содержание криминалистической характеристики ДТП, совершенных в сельской местности.

2. Содержание обстоятельств, подлежащих установлению при расследовании ДТП.

3. Особенности организации работы следователя при поступлении сообщения о ДТП, совершенном в сельской местности.

4. Особенности возбуждения уголовного дела и типичные ситуации первоначального этапа расследования.

5. Особенности производства следственного осмотра при расследовании ДТП, совершенного в сельской местности.

6. Организация и проведение допросов при расследовании ДТП, совершенных в сельской местности.

7. Тактические особенности организации и проведения некоторых следственных экспериментов для определения механизма ДТП, совершенного в сельской местности.

8. Особенности производства экспертиз при расследовании ДТП, совершенных в сельской местности.

Теоретическая и практическая значимость исследования. Теоретические положения диссертационного исследования формируют методологическую и информационную базу для совершенствования расследования ДТП, совершенных в сельской местности.

Представленная работа расширяет и углубляет научные знания о дорожно-транспортных преступлениях вообще и в сельской местности, в частности, а также может быть реализована в учебных, методических и учебно-методических пособиях.

Практическая значимость исследования состоит в том, что содержащиеся в диссертации выводы и рекомендации могут быть использованы и частично уже используются практическими работниками органов следствия и дознания в целях более эффективного расследования и раскрытия ДТП.

Апробация результатов исследования. Результаты исследования обсуждены и одобрены на совместном заседаний кафедр криминалистики, уголовного процесса и организации расследования гфеступлений Краснодарской академии МВД России.

Теоретические выводы и некоторые практические положения нашли отражение в шести научных статьях и одном учебном пособии, подготовленных автором.

Результаты диссертационного исследования внедрены в учебный процесс Волгоградской академии МВД России, Краснодарской академии МВД России, Краснодарского института международного права, экономики, гуманитарных наук и управления им. К.В. Российского, Ростовского юридического института МВД России, где используются при преподавании курсов «Криминалистика», «Уголовный процесс», «Организация предварительного расследования в органах внутренних дел», «Дознание в органах внутренних дел», «Административное право». Кроме того, отдельные положения диссертационного исследования внедрены в практическую деятельность Главного следственного управления при ГУВД Краснодарского края, Управления дознания милиции общественной безопасности ГУВД Краснодарского края, Следственного управления при МВД Карачаево-Черкесской Республики, где используются при разработке соответствующих методических материалов и в рамках служебной подготовки личного состава.

Структура диссертационного исследования. Диссертация построена с учетом целей и задач данной работы, обеспечивает логическую последовательность и завершенность в изложении хода и результатов исследования. Работа состоит из введения, трех глав, объединяющих восемь параграфов, заключения, списка использованной литературы и приложений.

## Заключение диссертации по теме "Уголовный процесс; криминалистика и судебная экспертиза; оперативно-розыскная деятельность", Кольчурин, Андрей Геннадьевич

Выводы

Основными особенностями осмотра места ДТП в сельской местности являются: значительный разрыв во времени между моментом совершения преступления и проведением осмотра; невозможность привлечения для осмотра достаточного количества участников (особенно специалистов); отсутствие охраны места происшествия; недостаточное обеспечение техническими средствами; и др.

При осмотре места дорожно-транспортного преступления в сельской местности целесообразно обратить внимание на наличие, состояние и место установки дорожных знаков, регулирующих движение на данном участке.

Чтобы участники рассмотрения уголовного дела правильно ориентировались, в бланк протокола осмотра места происшествия целесообразно включить графу: «Осмотр производился в направлении.».

На стадии общего осмотра желательно изготовить черновой вариант схемы ДТП с нанесением габаритов проезжей части, макетов транспортных средств, трупов и других объектов для удобства последующих замеров и составления протокола.

В сельской местности особо тщательно должно быть описано состояние проезжей части, так как зачастую встречаются участки дороги с различными видами покрытия. Измеряя ширину проселочной дороги, следует описывать не только накатанную часть, но и прилегающие к ней участки. При наличии колеи отражается ее состояние (ширина, глубина, протяженность).

Перед осмотром трупа следует констатировать смерть пострадавшенго. Особое внимание обращается на состояние и цвет его одежды.

При осмотре сельскохозяйственного транспорта необходимо отражать состояние навесного оборудования. Определяя вес груженного транспортного средства, не следует доверять сопроводительным документам. Животные, перемещаясь во время движения, могут значительно повлиять на процесс управления транспортным средством и способствовать его опрокидыванию.

Исследуя рабочее место водителя, необходимо обратить внимание на любые мелкие детали (шелуху от семечек, пустые бутылки, кроссворды и т. д.), которые могут объяснить его действия.

Составлять схему дорожно-транспортного происшествия лучше в масштабе на кальке, подложив миллиметровую бумагу. Основную часть схемы (проезжая часть, обочины, расположение транспортных средств и т.д.), желательно продублировать для последующих следственных действий.

Для более полного осмысления механизма ДТП к протоколу осмотра места происшествия целесообразно прилагать аналитическую справку, содержащую выводы следователя.

Местом хранения громоздких сельскохозяйственных транспортных средств, которые необходимо исследовать в дальнейшем, может быть другая организация, не являющаяся собственником этой техники.

После осмотра места происшествия, если позволяет техническое состояние транспортного средства, целесообразно провести ряд действий экспериментального характера (для определения видимости, обзорности, скорости движения и т. д.), не требующих предварительной подготовки. Целесообразно предусмотреть в бланке осмотра транспортного средства графу о видимости и обзорности.

Факторами, огфеделяющнми специфику допроса на селе, являются: практическая невозможность сохранения тайны следствия; трудность проведения повторного допроса; особенности преступности на селе и др.

Особо значимую информацию о личности допрашиваемого в условиях сельской местности можно получить со слов соседей подозреваемого. В некоторых случаях, готовясь к допросу, целесообразно осмотреть место работы допрашиваемого, его жилье, транспортное средство.

При выборе времени допроса подозреваемого необходимо учитывать, что непосредственно после совершения ДТП его участники, как правило, дают правдивые либо несостоятельные с технической точки зрения показания. С другой стороны, некорректно допрашивать этих лиц, если погибли или ранены их родственники, знакомые, разбито транспортное средство и т. д. В этих случаях, по нашему мнению, следует максимально сократить время допроса и получить ответы на несколько наиболее важных вопросов, причем дать возможность изложить показания собственноручно.

В сельской местности следует учитывать, что допрашиваемый может явиться к следователю без вызова, мотивируя свой визит плохо работающей почтой, потерей повестки и т. п. Для сельской местности характерна явка допрашиваемых утром, а не во время, назначенное для допроса. Поэтому следователь должен быть готов к утреннему «наплыву» вызванных в этот и даже в другие дни лиц.

В сельской местности существуют транспортные проблемы, затрудняющие явку к следователю, поэтому он зачастую вынужден выезжать для проведения допроса к месту жительства допрашиваемого. В этом случае обстановку служебного кабинета, наиболее способствующую получению официальной информации, можно воссоздать в конторе сельхозпредприятия, клубе, школе и т. д. Положительный эффект достигается при производстве допроса на месте происшествия. Такой допрос оживит память допрашиваемого, позволит наиболее полно и четко отразить картину происшедшего.

Налаживанию психологического контакта перед допросом может способствовать место жительства самого следователя. Если следователь является жителем того же населенного пункта, что и допрашиваемый, ему будет проще наладить контакт с этим лицом. На наш взгляд, расследовать уголовные дела о ДТП совершенных в сельской местности, должен мужчина средних лет, имеющий навыки вождения транспортных средств и проживающий в селе. Для установления психологического контакта следует учитывать, что жителя сельской местности наверняка заинтересует беседа о погоде, видах на урожай, домашних животных и т. п. В п. 12 бланка протокола допроса есть графа «Иные данные о личности подозреваемого», в которой можно указать заслуги допрашиваемого (орденоносец, заслуженный работник сельского хозяйства, передовик производства, донор и т. п.). Воспоминания об этом будут ему приятны и расположат к общению.

Для преодоления относительной замкнутости сельского жителя, его недоверия, предубежденности по отношению к следователю, можно, провести допрос с участием человека уважаемого допрашиваемым (это может быть его отец, мать, старший брат, коллега по работе и т. д.).

При допросах подозреваемых следует выяснять состояние здоровья водителя; время, которое он провел за управлением транспортным средством; продолжительность отдыха во время поездки и накануне; техническое состояние транспортного средства и его особенности; присутствие в салоне разговорчивых или привлекающих внимание пассажиров; наличие экстремальных погодных условий (жары, холода, грозы, ветра) состояние и крепление груза, наличие каких-либо раздражителей и т. д.

Одним из основных вопросов, который необходимо выяснить при допросе водителя для установления истины по делу, является определение момента возникновения опасности. В сельской местности к таким моментам можно отнести появление на проезжей части или вблизи ее домашних животных, причем наличие погонщика не устраняет опасности для движения, так как поведение животных непредсказуемо. К моментам, свидетельствующим о возникновении опасности, по нашему мнению, можно отнести такие, когда на движущемся впереди либо навстречу транспортном средстве свисает либо явно не закреплен груз; когда в салоне движущегося впереди транспортного средства началась потасовка пассажира с водителем; и т. д.

Сложность допроса потерпевшего от ДТП заключается в том, что при наличии тяжелых травм он не в состоянии вспомнить и изложить обстоятельства происшедшего. Допрашивать его следует с разрешения лечащего врача. Если потерпевший получил тяжелые травмы и не исключена вероятность его гибели, при проведении допроса целесообразно применение аудиозаписи. Необходимо иметь в виду, что пострадавший заинтересован в исходе дела и может давать показания, не соответствующие действительности. Оправдывающими поведение водителя будут чаще всего показания пострадавшего при дорожно-транспортном преступлении родственника или близкого знакомого. Поскольку в сельской местности почти все знают друг друга, показания потерпевших в этой ситуации следует оценивать критически, с учетом других данных, добытых в ходе расследования.

При допросе свидетелей следует учесть особенности ДТП (быстротечность, неожиданность, его эмоциональное воздействие). Очевидцы ДТП могут наблюдать и запомнить не все происшествие, а только его отдельные моменты, которые они непосредственно видели. Желательно допросить очевидцев дорожно-транспортного преступления в течение нескольких первых дней после ДТП, так как забывание воспринятого протекает очень быстро.

При фиксации показаний лучше проговаривать каждое записываемое предложение. Это поможет сразу внести необходимые поправки и более точно отразить мысль допрашиваемого. В ходе допроса, как правило, необходимо составлять схему ДТП, Процесс ее изготовления может способствовать припоминанию пропущенных и подзабытых эпизодов.

При проведении следственного эксперимента по уголовному делу о ДТП необходимо не только воспроизвести обстановку, но и провести опытные действия. В связи с этим ст. 181 УПК РФ, ограничивающаяся лишь указадаем на «воспроизведение действий, а также обстановки или иных обстоятельств определенного события», на наш взгляд, требует дополнения.

Организация и проведение следственного эксперимента при расследовании ДТП, совершенных в сельской местности, имеет ряд особенностей, к которым можно отнести сложности, связанные с подбором аналогичной, зачастую самодельной техники; приглашение соответствующих специалистов; значительное удаление места проведения эксперимента от места дислокации органа внутренних дел; отсутствие необходимых технических средств; сложности, связанные с организацией безопасности участников эксперимента при его проведении на автотрассе (организация объезда, выставление оцепления и т.д.); трудности организации повторного проведения следственного эксперимента; и др.

При проведении следственного эксперимента для определения скорости движения транспортного средства следует устанавливать фактическую так и скорость движения, т. е. установленную в данных дорожных условиях.

Для определения скорости движения пешехода, на наш взгляд, нежелательно использовать среднестатистические данные, приводимые в научной литературе. В каждом конкретном случае пострадавший пешеход имеет свои физические особенности.

Различают видимость общую и конкретную. Во избежание неоднозначного толкования действий водителя, который должен вести транспортное средство с учетом «видимости в направлении движения», на наш взгляд, в Правилах дорожного движения целесообразно более четко указать, что имеется в виду общая видимость. При определении видимости в направлении движения в темное время суток при свете фар встречного либо попутного транспорта необходимо учитывать циклический характер транспортных потоков.

При фиксации хода и результатов следственного эксперимента следует обращать внимание на описание дорожной обстановки (состояние проезжей части, освещенность, погодные условия и т.п.), которое должно соответствовать осмотру места происшествия. Чтобы описание более точно соответствовало обстоятельствам ДТП, перед следственным экспериментом желательно прочитать протокол осмотра места происшествия.

Новое уголовно-процессуальное законодательство предлагает обязательный для применения бланк протокола следственного эксперимента. В него, по нашему мнению, следует добавить графы с перечнем мер, предпринятых следователем для воссоздания подлинной обстановки; с указанием проведенных опытных действий и их количества; полученных результатов и описанием их изменений. Особо необходимо отметить предпринятые меры безопасности.

При назначении судебно-медицинской экспертизы по уголовному делу о ДТП, совершенном в сельской местности, перед следователем возникают проблемы, связанные со сбором всей необходимой медицинской документации пострадавшего. При проведении курса лечения в сельской больнице из-за несовершенного оборудования и низкой квалификации медперсонала возрастает вероятность установления ошибочного диагноза и затягивания процесса лечения.

При назначении автотехнической экспертизы, следователи, расследующие ДТП в сельской местности, как правило, направляют на экспертизу все материалы уголовного дела. В этом нет необходимости, так как в данном случае производство по делу как бы приостанавливается. В связи с этим истекают сроки расследования, а после получения заключения приходится работать в ускоренном темпе.

В случаях, когда следователю не удается точно установить скоростные параметры движения транспортного средства, перед экспертом-автотехником ставятся вопросы об исследовании технической возможности предотвратить ДТП по нижнему и высшему пределу скоростей.

Определяя скорость движения транспортного средства, оборудованного антиблокирующей системой, эксперты не учитывают степени изношенности АБС и шин. Кроме того, состояние дорожного покрытия может не подходить ни под какие усредненные значения. В этой ситуации, на наш взгляд, целесообразнее определять скорость движения транспортных средств, оборудованных АБС, путем проведения следственного экспертимента.

При определении технической возможности предотвращения ДТП необходимо, на наш взгляд, устанавливать время реакции водителя путем проведения психофизиологической экспертизы. При этом надо тщательно изучить и учесть характеристики различных психофизиологических свойств водителя (возраст, состояние здоровья, зрительные способности, состояние в разные периоды времени и в различных дорожных ситуациях, и т. д.); водительский стаж; тип управляемых автомобилей; местожительство и т. п.

При получении экспертного заключения не следует забывать, что оно является одним из доказательств, полученных по уголовному делу, поэтому не следует ограничиваться оценкой только выводов эксперта. Необходимо тщательно изучить все заключение, проверив все исходные данные использованные экспертом, пересчитав арифметические величины, изучив список используемой литературы, и т. п.

В случае назначения повторной экспертизы, на наш взгляд, недостаточно указания уголовно-процессуального законодательства на поручение производства экспертизы другому эксперту. Проведение повторной экспертизы коллегой по работе вряд ли будет объективным. Поэтому ч. 2 ст. 207 УПК РФ желательно дополнить указанием о необходимости проведения повторной экспертизы не просто другим экспертом, а экспертом другого учреждения.

168

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Результаты проведенного нами исследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных в сельской местности, позволяют сформулировать ряд выводов и рекомендаций по совершенствованию организации раскрытия и методики расследования этого вида преступлений.

Расследуя ДТП в сельской местности, следователям важно знать и учитывать криминалистически значимые признаки данного преступления и их взаимосвязь, которые формируются под воздействием ряда объективных и субъективных факторов. С учетом условий сельской местности к объективным факторам, влияющим на ход расследования, по нашему мнению, следует отнести значительную удаленность места происшествия от места дислокации органа внутренних дел; несвоевременное поступление информации о ДТП; интенсивный высокоскоростной поток транспортных средств на автодорогах, проходящих по территории сельской местности и др. К субъективным факторам необходимо отнести: отсутствие охраны места ДТП; несвоевременное прибытие на место происшествия следственно-оперативной группы и неполное ее комплектование; ненадлежащую квалификацию следователей и сотрудников дознания; оставление места преступления водителем вследствие необходимости доставления пострадавшего в лечебное учреждение; и др.

Криминалистическая характеристика ДТП, совершенных в сельской местности, может быть определена как комплекс характерных для сельской местности особенностей, признаков и связей данной категории преступлений, выражающихся в специфической обстановке и механизме совершения преступления, чертах личности виновного, а также в отдельных чертах потерпевшего.

Характерной особенностью обстановки места ДТП, совершенного в сельской местности, является то обстоятельство, что улицы населенных пунктов и их окрестностей мало загружены транспортом, а скорость передвижения здесь невысока; обочины и тротуары зачастую отсутствуют; улицы не достаточно освещены; покрытие дорог, как правило, имеет значительные повреждения; дорожных знаков не хватает, либо они отсутствуют вообще. В то же время по территории сельских районов часто проходят скоростные автодороги с интенсивным транспортным потоком.

Специфика личности сельского водителя, виновного в совершении ДТП, прежде всего определяется его возрастом. В сельской местности из-за миграции молодежи в город пожилых водителей большинство. Кроме того, на наш взгляд, можно выделить такие особенности водителя, как притуплённое чувство бдительности. Житель села ведет, как правило, достаточно спокойный и размеренный образ жизни и не привык к быстро изменяющимся условиям движения. С другой стороны, городской житель, выехавший из города на достаточно свободное шоссе или загородную дорогу, может расслабиться (опустить спинку сиденья, включить музыку и т. п.), вследствие чего реакция на возникшую опасность будет замедлена. Среди особенностей, влияющих на быстроту реакции, можно выделить также состояние крайней усталости выезжающих на отдых; за управлением своих автомобилей они проводят большое количество времени, желая скорее добраться до места отдыха. Отсутствие в сельской местности надлежащего контроля со стороны правоохранительных органов, а также сложных, требующих тщательного анализа дорожных ситуаций понижает уровень знаний водителями Правил дорожного движения. Зачастую транспортными средствами управляют лица, не имеющие водительского удостоверения. Жизненные установки и принципы сельского водителя вполне допускают управление транспортным средством в состоянии опьянения.

Рассматривая некоторые черты личности потерпевшего от ДТП в сельской местности, следует отметить, что в селах пешеходы предпочитают ходить по проезжей части. Бдительность сельских жителей притуплена, что вызвано укладом жизни, малоинтенсивным движением, преобладанием транспортных средств, не имеющих высоких скоростных характеристик, и т. д. Характерной особенностью наездов на пешеходов, происшедших на автодорогах, является высокая смертность пострадавших.

При установлении обстоятельств совершения ДТП необходимо учитывать что в зимнее время года в селе дорожные работы, как правило, выполняются не приспособленной к этому сельхозтехникой. При увлажнении дорожного покрытия следует учитывать, что проезжая часть может быть покрыта не только обильным слоем пыли, но и наслоениями грунта, что значительно ухудшает ее сцепные качества. Весьма характерно для сельской местности со степным ландшафтом и малоэтажной застройкой наличие ветра, особенно порывистого и бокового, что также может повлиять на условия движения транспортного средства.

Оценивая техническое состояние транспортного средства, необходимо учитывать, что сельский житель зачастую регулирует свет фар транспортного средства в зависимости от особенностей его эксплуатации, не придерживаясь предусмотренных норм. Изучение состояния шин транспортного средства приобретает особое значение, так как водителям приходится передвигаться по проезжей части, имеющей разное покрытие со степенью загрузки, нередко превышающей допустимую. Поскольку каких-либо норм, касающихся рулевого управления для сельскохозяйственной техники Правилами дорожного движения не предусмотрено, а также не установлены минимальные границы люфта рулевого колеса для всех типов транспортных средств, на наш взгляд, необходимо установить такие параметры. Для сельскохозяйственной техники в целях обеспечения безопасности целесообразно предусмотреть установку зеркал заднего вида, отображающих состояние навесного оборудования.

При осуществлении организационных мероприятий в случае поступления информации о ДТП, совершенном в сельской местности, перед следователем возникают вопросы организации выезда на место происшествия. С учетом больших расстояний для оперативного проведения осмотра места ДТП, на наш взгляд, целесообразно предоставить эти функции не только следователям, но и другим сотрудникам ОВД, специально подготовленным и проживающим в районе совершения преступления.

На контрольно-пропускных постах ДПС, обслуживающих автотрассы, для своевременного реагирования на факт ДТП и оказания скорой медицинской помощи желательно ввести должность дежурного дознавателя и прикрепить медицинского работника, который впоследствии может освидетельствовать водителей.

В сельской местности следственно-оперативная группа, выезжающая на осмотр места ДТП, как правило, состоит из следователя и инспектора ГИБДД. Поэтому указанные сотрудники должны в полном объеме уметь выполнять функции всех остальных желательных участников осмотра.

Если предстоит провести осмотр громоздкой и сложной сельхозтехники, в состав следственно-оперативной группы целесообразно включить специалиста-техника пострадавшего хозяйства, который не только поможет разобраться в технических вопросах, но и займется вопросами последующей эвакуации.

Перед выездом на осмотр, особенно в ночное время, необходимо определиться с лицами, которые будут понятыми. В качестве понятых, на наш взгляд, могут выступать различные добровольные помощники (казаки, дружинники, техслужащие органов внутренних дел и др.).

Когда по пути к месту происшествия находится лечебное учреждение, куда доставили пострадавших, целесообразно оперативно опросить их об обстоятельствах ДТП, так как этих людей могут отправить на операцию, ввести им наркоз, увезти в другое лечебное учреждение, они даже могут умереть, и т. д.

При решении вопроса о возбуждении уголовного дела по факту ДТП и наличия пострадавших, степень тяжести телесных повреждений которых вызывает сомнения, целесообразно принимать решение об административном расследовании обстоятельств происшедшего ДТП, при этом провести не только судебно-медицинское исследование, но и установить техническую возможность предотвращения ДТП.

По нашему мнению, ч. 4 ст. 146 УПК РФ, предусматривающую возможность проведения необходимых следственных действий на первоначальном этапе расследования без согласования с прокурором в связи с «удаленностью от мест расположения органов дознания», следует толковать применительно к сельской местности. Аналогично, по нашему мнению, следует поступать и в случаях невозможности своевременного предоставления материалов прокурору из-за стихийных бедствий (наводнения, снежных заносов, пожаров и т. п.).

При составлении плана расследования уголовного дела по факту ДТП, совершенного в условиях сельской местности, наиболее типичными версиями, выдвигаемыми и проверяемыми в ходе расследования, являются нарушение водителем либо другим участником дорожного движения Правил дорожного движения и грубая неосторожность самого потерпевшего.

Типичные исходные следственные ситуации в случае совершения ДТП в сельской местности характеризуются наличием водителя и транспортного средства на месте происшествия. Это связано с тем, что трудно скрыть преступление; водитель, допустивший аварию, и пострадавший зачастую знакомы; если ДТП совершено при управлении сельхозтехникой, то из-за низких скоростных характеристик с места совершения преступления скрыться сложно. Характерной особенностью этой ситуации является также то обстоятельство, что водитель, совершивший аварию, покидает место преступления в силу необходимости доставления пострадавшего в лечебное учреждение для оказания медицинской помощи.

При совершении ДТП на автотрассе, когда водитель и транспортное средство находятся на месте, могут возникнуть проблемы, связанные с установлением личности погибшего пешехода.

Основными особенностями осмотра места дорожно-транспортного происшествия в сельской местности являются: значительный разрыв во времени между моментом совершения преступления и проведением осмотра; невозможность привлечения для осмотра достаточного количества участииков; отсутствие охраны места происшествия; недостаточное обеспечение техническими средствами; и др.

Чтобы участники рассмотрения уголовного дела правильно сориентировались, в бланк протокола осмотра места происшествия целесообразно включить графу: «Осмотр производился в направлении.».

На стадии общего осмотра желательно изготовить черновой вариант схемы ДТП, на который следует нанести габариты проезжей части, макеты транспортных средств, трупов и других объектов для удобства последующих замеров и составления протокола.

В сельской местности особо тщательно должно быть описано состояние проезжей части, так как зачастую встречаются участки дороги с различными видами покрытия. Измеряя ширину проселочной дороги, следует описывать не только накатанную часть, но и прилегающие к ней участки. При наличии колеи отражается ее состояние.

Осматривая труп, особое внимание следует обращать на состояние и свойства его одежды.

При осмотре сельскохозяйственного транспорта необходимо отражать и состояние навесного оборудования. Исследуя рабочее место водителя, следует обратить внимание на любые мелкие детали (шелуху от семечек, пустые бутылки, кроссворды и т. д.), которые могут объяснить его действия.

Составлять схему дорожно-транспортного происшествия лучше в масштабе на кальке, подложив миллиметровую бумагу. Основную часть схемы желательно продублировать для последующих следственных действий. Для более полного осмысления механизма ДТП к протоколу осмотра места происшествия целесообразно прилагать аналитическую справку, содержащую выводы следователя.

После осмотра места происшествия, если позволяет техническое состояние транспортного средства, целесообразно провести ряд действий экспериментального характера (для определения видимости, обзорности, скорости движения и т. д.), не требующих предварительной подготовки. Считаем целесообразным предусмотреть в бланке осмотра транспортного средства соответствующую графу о видимости и обзорности.

Факторами, определяющими специфику допроса на селе, являются: практическая невозможность сохранения тайны следствия; трудность проведения повторного допроса; особенности преступности на селе и др. Особо значимую информацию о личности допрашиваемого можно получить со слов его соседей. В некоторых случаях, готовясь к допросу, целесообразно осмотреть место работы допрашиваемого, его жилье, транспортное средство.

При выборе времени допроса подозреваемого необходимо учитывать, что непосредственно после совершения ДТП его участники, как правило, дают правдивые либо несостоятельные с технической точки зрения показания. С Другой стороны, некорректно допрашивать этих лиц, если погибли или ранены их родственники, знакомые, разбито транспортное средство и т. д. В этих случаях, по нашему мнению, следует максимально сократить время допроса и получить ответы на несколько наиболее важных вопросов, причем дать возможность изложить показания собственноручно.

В сельской местности существуют транспортные проблемы, затрудняющие явку к следователю, поэтому он зачастую вынужден выезжать для проведения допроса к месту жительства допрашиваемого. В этом случае обстановку служебного кабинета, наиболее способствующую получению официальной информации, можно воссоздать в конторе сельхозпредприятия, клубе, школе и т. д. Положительный эффект достигается при производстве допроса на месте происшествия. Для установления психологического контакта перед допросом следует учитывать, что жителя сельской местности наверняка заинтересует беседа о погоде, видах на урожай, домашних животных и т. п. В п. 12 бланка протокола допроса есть графа «Иные данные о личности подозреваемого». Здесь можно указать заслуги допрашиваемого (орденоносец, заслуженный работник сельского хозяйства, передовик производства, донор и т. п.), воспоминания о которых будут ему приятны и расположат к общению. Для преодоления относительной замкнутости сельского жителя, его недоверия, предубежденности по отношению к следователю можно провести допрос с участием человека уважаемого допрашиваемым. Это может быть его отец, мать, старший брат, коллега по работе и др.

При допросах подозреваемых водителей одним из основных вопросов является определение момента возникновения опасности. В сельской местности к таким моментам можно отнести появление на проезжей части или вблизи ее домашних животных. Причем наличие погонщика не устраняет опасности для движения, так как поведение животных непредсказуемо.

Сложность допроса потерпевшего от ДТП заключается в том, что в сельской местности почти все знают друг друга, в связи с этим показания потерпевших в большинстве случаев будут оправдывать поведение водителя.

Во время допроса важно учесть особенности ДТП (его быстротечность, неожиданность, а также эмоциональное воздействие на свидетелей). Очевидцы ДТП могут наблюдать и запомнить не все происшествие, а только его отдельные моменты.

При фиксации показаний лучше проговаривать каждое записываемое предложение. Это поможет сразу внести необходимые поправки и более точно отразить мысль допрашиваемого. В ходе допроса, как правило, необходимо составлять схему ДТП. Процесс ее изготовления может способствовать припоминанию пропущенных и подзабытых эпизодов.

При проведении следственного эксперимента по уголовному делу о дорожно-транспортном преступлении необходимо не только воспроизвести его обстановку, но и провести опытные действия. В связи с этим ст. 181 УПК РФ, ограничивающаяся лишь указанием на «воспроизведение действий, а также обстановки или иных обстоятельств определенного события», на наш взгляд, требует дополнения.

Организация и проведение следственного эксперимента при расследовании ДТП, совершенных в сельской местности, имеет ряд особенностей, к которым, на наш взгляд, можно отнести: сложности, связанные с подбором аналогичной, зачастую самодельной техники; приглашение соответствующих специалистов; сложности, связанные с организацией безопасности участников эксперимента при его проведении на автотрассе; и др.

Для определения скорости движения пешехода, на наш взгляд, нежелательно использовать среднестатистические данные, приводимые в научной литературе. В каждом конкретном случае пострадавший пешеход имеет свои физические особенности.

Различают видимость общую и конкретную. Во избежание неоднозначного толкования действий водителя, который должен вести транспортное средство с учетом общей «видимости в направлении движения», на наш взгляд, в Правилах дорожного движения целесообразно указать, что имеется в виду общая видимость.

При фиксации хода и результатов следственного эксперимента следует обращать особое внимание на описание дорожной обстановки, которое должно соответствовать осмотра месту происшествия. Чтобы описание более точно соответствовало обстоятельствам ДТП, перед следственным экспериментом желательно прочитать протокол осмотра места происшествия. В бланк протокола следственного эксперимента, по нашему мнению, следует добавить графы с перечнем мер, предпринятых следователем для воссоздания подлинной обстановки происшествия; с указанием проведенных опытных действий и их количества; полученных результатов и описанием их изменений. Особо необходимо отметить предпринимаемые меры безопасности.

При проведении автотехнической экспертизы по определению скорости движения транспортного средства, оборудованного антиблокирующей системой, эксперты не учитывают степени изношенности самой АБС и шин. Кроме того, состояние дорожного покрытия может не подходить ни под какие усредненные значения. В этой ситуации, на наш взгляд, целесообразнее определять скорость движения транспортных средств, оборудованных АБС, путем проведения следственного эксперимента.

При определении технической возможности предотвращения ДТП необходимо, на наш взгляд, устанавливать время реакции водителя путем проведения психофизиологической экспертизы. При этом надо тщательно изучить и учесть характеристики различных психофизиологических свойств водителя (возраст, состояние здоровья, зрительные способности, состояние в разные периоды времени и в различных дорожных ситуациях, и т. д.); водительский стаж; тип управляемых автомобилей; местожительство; и т. п. При оценке экспертного заключения не следует ограничиваться изучением только выводов эксперта, надо проверить, исходные данные, использованные экспертом; пересчитать арифметические величины; изучить список используемой литературы; и т. п. В случае назначения повторной экспертизы, по нашему мнению, недостаточно указания уголовно-процессуального законодательства на поручение производства экспертизы другому эксперту. Проведение повторной экспертизы экспертом - коллегой по работе вряд ли будет объективным. Поэтому ч. 2 ст. 207 УПК РФ желательно дополнить указанием о необходимости проведения повторной экспертизы не просто другим экспертом, а экспертом другого учреждения.

Проведенный в диссертационном исследовании анализ вопросов, естественно, не является исчерпывающим, но, на наш взгляд, его можно использовать для совершенствования методики расследования ДТП, совершенных в сельской местности.

## Список литературы диссертационного исследования кандидат юридических наук Кольчурин, Андрей Геннадьевич, 2004 год

1. Нормативные документы

2. Конституция Российской Федерации. М., 1996.

3. Уголовный кодекс Российской Федерации. М., 1996.

4. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации М., 2001.

5. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях. М., 2001.

6. О безопасности дорожного движения: Федеральный закон № 196-ФЗ от 10 дек. 1995 г. //Сборник законодательства Российской Федерации. 1995. №60.-Ст. 4873.

7. Закон Российской Федерации от 18 апреля 1991 г. «О милиции» //Ведомости СНД и ВС РСФСР. 1991.-X« 16.-Ст. 503.

8. Закон Российской Федерации от 5 июля 1995 г. «Об оперативно-розыскной деятельности» //Собрание законодательства Российской Федерации. 1995. №33.-Ст. 3349.

9. Правила дорожного движения Российской Федерации (утверждены постановлением СМ Правительства РФ от 23 октября 1993 № 1090 и введены в действие с 1 июля 1994 г.) //Собрание актов Президента и Правительства РФ. 1993.-№47-Ст. 4531.

10. Правила учета дорожно-транспортных происшествий (утверждены постановлением Правительства Российской Федерации от 29 июня 1995 г. № 647) //Сборник законодательства Российской Федерации. 1995. № 28. Ст. 2681.

11. О классификации автомобильных дорог в РСФСР: Постановление Правительства РСФСР № 61 от 24 декабря 1991 г. //Сборник законодательства РСФСР. 1991. № 52. Ст. 4983.

12. О государственном надзоре за техническим состоянием самоходных машин и других видов техники в Российской Федерации: Постановление СМ РФ № 1219 от 13 декабря 1993 г. //Сборник законодательства Российской Федерации. 1993. № 51. Ст. 4982.

13. ГОСТ Р 50597 93. Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения. М., 1993.

14. ВСН 24-88. Технические правила ремонта и содержания автомобильных дорог. М; Минавтодор РСФСР, 1989.

15. Об утверждении Инструкции о порядке приема, регистрации и разрешения в органах внутренних дел Российской Федерации сообщений о преступлениях и иной информации о правонарушениях: Приказ МВД России № 158 от 13 марта 2003 г.

16. О реформировании деятельности Госавтоинспекции МВД России: Приказ МВД России № 329 от 1 июня 1998 г.

17. Об утверждении наставления по работе дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД РФ: Приказ МВД России № 297 от 20 апреля 1999 г.

18. О совершенствовании нормативно-правового регулирования деятельности службы дорожной инспекции и организации движения Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД РФ: Приказ МВД России № 410 от 8 июня 1999 г.

19. Об утверждении Инструкции по организации взаимодействия подразделений и служб органов внутренних дел в расследовании и раскрытии преступлений: Приказ МВД России № 334 от 20 июня 1996 г.

20. Об утверждении нормативных правовых актов, регламентирующих деятельность Государственной инспекции БДД МВД РФ по техническому надзору: Приказ МВД России № 1 240 от 7 декабря 2000 г.

21. О повышении эффективности деятельности по раскрытию и расследованию дорожно-транспортных происшествий: Указания МВД России № 1/375 от 18 января 2002 г.

22. Положение о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации. Утв. Указом Президента Российской Федерации № 711 от 15 июня 1998 г.

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

24. Инструкция о производстве судебных экспертиз в экспертных учреждениях системы Минюста СССР от 26 октября 1981 г.

25. Монографии, учебники, учебные пособия, книги

26. Аверьянова Т.В., Белкин P.C., Корухов Ю.Г., Российская Е.Р. Криминалистика: Учеб. для вузов /под ред. P.C. Белкина. М., 2002. 990 с.

27. Аксенов В.А., Булатов П.И. Выявление и устранение причин ДТП. М., 1967. 168 с.

28. Алексеев Н.С., Маскутов И.Х. Автотранспортные происшествия и их расследование. М., 1962. 126 с.

29. Алферов В.А., Федоров В.А. Расследование дорожно-транспортных происшествий. М., 1998. 448 с.

30. Анализ и оценка состояния безопасности дорожного движения в Российской Федерации с 1995 по 2000 год Науч.-исслед. ин. автомобильноготранспорта. М., 2001 г. 64 с.

31. Андрианов Ю.В. Как оценить и возместить ущерб от дорожно-транспортного происшествия. М., 2001. 192 с.

32. Антонов С.Н., Россинский Б.В. Ответственность за нарушения Правил дорожного движения. М., 1997. 144 с.

33. Антонян Ю.М. Преступность в сельской местности и ее профилактика. М., 1980. 167 с.

34. Аринушин Г.П., Шляхов А.Р. Назначение и производство судебных экспертиз. М., 1988. 302 с.

35. Арсеньев В.Д., Заболоцкий В.Г. Использование специальных знаний при установлении фактических обстоятельств уголовного дела. Красноярск, 1986. 153 с.

36. Ачмиз Р.Ю. Расследование дорожно-транспортных преступлений. Краснодар 1999, 66 с.

37. Бабков В.Ф. Дорожные условия и безопасность движения. М, 1993.371с.

38. Багдасарян Ю.Н., Яблоков ЯП. Криминалистические особенности дорожно-транспортных преступлений и их предупреждение. Ереван., 1990.126 с.

39. Байэтт Р., Уотте Р. Расследование дорожно-транспортных происшествий/Пер. с англ. М., 1983. 288 с.

40. Басалаев А.Н., Гуняев В.А. Следы транспортных средств. Л., 1984.54 с.

41. Бедрин B.C. Использование компьютерных технологий при расследовании дорожно-транспортных преступлений: Учеб. пособие /Под ред. А. А. Закатова. Волгоград, 2003. 76 с.

42. Белкин P.C. Криминалистика: проблемы, тенденции, перспективы. От теории-к практике. М., 1988. 304 с.

43. Белкин P.C. Криминалистическая энциклопедия. М., 2000. 334с.

44. Белкин P.C. Курс криминалистики: В 3 т. М., 1997. Т. 1. 408 е.; Т 2. 464 е.; Т 3.480 с.

45. Белкин P.C. Очерки криминалистической тактики: Учеб. пособие. Волгоград, 1993. 200 с.

46. Бердичевский Ф.Б., Ларин А.М. Проблемы расследования и предупреждения дорожно-транспортных преступлений. М., 1978. 96 с.

47. Бобков В.Ф. Дорожные условия и безопасность движения. М 1993.127 с.

48. Бодалев A.A. Восприятие и понимание человека человеком. М., 1982. 199 с.

49. Божинский И.А., Макушенко Л.П. Расследование дорожно-транспортных преступлений. М., 1984. 107 с.

50. Боровский Б.Е. Безопасность движения автомобильного транспорта: Анализ дорожных происшествий. Л., 1984. 305 с.

51. Боровский Б.Е. Выявление в процессе расследования технических причин дорожно-транспортных происшествий. Л., 1976. 39 с.

52. Боровский Б.Е. Исследование факторов, обусловливающих дорож-но-транспортаые происшествия. Л., 1980. 85 с.

53. Боровский Б.Е. Осмотр места дорожно-транспортного происшествия. Л., 1987. 40 с.

54. Боровский Б.Е. Особенности допроса и проведения следственного эксперимента, назначение и оценка экспертизы по делам о дорожно-транспортных преступлениях. Л., 1981. 21 с.

55. Боровский Б.Е. Психофизиологические факторы как причины дорожно-транспортных происшествий. Л., 1979. 42 с.

56. Боровский Б JB., Рохлин В.И., Расследование дорожно-транспортных происшествий. Л., 1983. 63 с.

57. Вандыш-Бубко В.В., Литвинцева MC. Судебно-психиатрическая экспертиза водителей, совершивших ДТП. М., 1998. 46 с.

58. Васильев А.Н. Тактика отдельных следственных действий. М 1981112 с.

59. Васильев А.Н., Карнеева Л.М. Тактика допроса. М., 1970. 208с.

60. Васильев А.П., Сиденко В.М. Эксплуатация автомобильных дорог и организация дорожного движения. М., 1990. 301 с.

61. Васильев А.П., Фримштейн М.И. Управление движением на автомобильных дорогах. М. 1979. 295 с.

62. Власов А.Ф. Цвет и безопасность труда. М., 1970. 87 с.

63. Волгин В.В. После ДТП: документирование; контроль трезвости; задержание водителя. М., 2002. 206 с.

64. Гаврилов А.Н., Закатов A.A. Очная ставка. Волгоград, 1978.64с.

65. Гирько С.И. Особенности расследования дел о дорожно-транспортных преступлениях. М., 1992. 76 с.

66. Глазырин Ф.В. Психология следственных действий. Волгоград,1983. 136 с.

67. Глазырин Ф.В., Кругликов А.П. Следственный эксперимент. Волгоград, 1981. 70 с.

68. Горнушкин Ю.Г. Практические советы владельцу автомобиля. М.,1984. 112 с.

69. Государственный доклад о состоянии безопасности дорожного движения в Российской Федерации. М., 2002. 97 с.

70. Гросс Г. Руководство для судебных следователей. СПб., 1908.1088 с.

71. Гурскнй В.П. ДТП: Методика расследования. Минск, 1992. 52 с.

72. Давлетов A.A. Основы уголовно-процессуального познания. Свердловск, 1991. 152 с.

73. Дворкин А.И. Осмотр места происшествия. М.5 2001. 336 с.

74. Дмитриев С.Н. Проблемы организации дорожно-патрульной службы. М., 2002. 304 с.

75. Дорожно-транспортные происшествия в России (2001 г.): Ин-форм.-аналит. сб. ГУ ГИБДД МВД России. М. 2002., 97 с.

76. Доспулов Г.Г. Психология допроса на предварительном следствии. М., 1976. 110 с.

77. Дулов A.B. Нестеренко П.Д. Тактика следственных действий. Минск, 1971. 272 с.

78. ЕленюкГ.А., Ищенко П.П. Использование специальных познаний при расследовании дорожно-транспортных происшествий. Караганда, 1987.93 с.

79. Еременко В.В. Расследование и предупреждение преступных нарушений правил безопасности движения и эксплуатации транспорта. Киев, 1974. 91 с.

80. Ермолович М.В. Экспертиза по делам о дорожно-транспортных происшествиях. Минск, 2002. 33 с.

81. Ефимичев С.П., Кулагин Н.И., Ямпольский А.Е. Следственный осмотр: Учеб. пособие. Волгоград, 1983. 36 с.

82. Жулев В.И. Водитель и безопасность дорожного движения. М., 1984. 158 с.

83. Жулев В.И. Предупреждение дорожно-транспортных происшествий. М., 1989. 221 с.

84. Жулев В.И. Транспортные преступления. М., 2001. 190 с.

85. Жулев В.И. Гирько С.И. Ответственность участников дорожного движения. М., 1987. 76 с.

86. Жулев В.И., Краенский Е.А., Гирько С.И. Расследование дорожно-транспортных преступлении. М. 1991. 96 с.

87. Журавлев P.A. Расследование преступлений в сельской местности. М., 1993. 63 с.

88. Забрянский Г.И. Криминологические проблемы села. Ростов н/Д, 1990.187 с.

89. Заварзин A.B. Предупреждение правонарушений на селе. Воронеж, 1983. 26 с.

90. Закатов A.A. Ложь и борьба с нею. Волгоград, 1999. 152 с.

91. Залуга В.П., Кашкин С.К. Знаки и указатели на автомобильных дорогах. М., 1974. 128 с.

92. Замылин Е.И., Колосов Н.Ф. Проблемы допроса в конфликтной ситуации и пути их решения; Учеб. Пособие. Волгоград, 2002. 76 с.

93. Зеленский В.Д. Проблемы организации расследования преступлений. Краснодар, 1998. 119 с.

94. Зотов Б.Л. Казус или дорожно-транспортное происшествие. Киев, 1979. 79 с.

95. Зотов Б.Л. Расследование и предупреждение автотранспортных происшествий. М., 1972. 190 с.

96. Зотова О.И. Особенности психологии крестьянства (прошлое и настоящее). М., 1983. 77 с.

97. Зорин Г.А. Руководство по тактике допроса. М., 2001. 317 с.

98. Зорин Г.А., Зорин Р.Г. Типовые программы допросов участников и очевидцев ДТП. Гродно, 1995. 95 с.

99. Зорин Р.Г. Защита по уголовным делам о дорожно-транспортных происшествиях. Минск, 2000. 336 с.

100. Зуев П.М. Методика расследования дорожно-транспортных происшествий. М.5 1990. 56 с.

101. Зуев П.М. Тактика осмотра места дорожно-транспортного происшествия. М., 1986. 96 с.

102. Иванов В.Н. Наука управления автомобилем. Тверь, 1995. 384 с.

103. Иванов Л.А. Следственный осмотр при расследовании транспортных происшествий. Саратов, 1993. 155 с.

104. Иванов Л.А., Николаевский Ю.В. Подготовка материалов для производства судебной дорожно-транспортной экспертизы. Саратов, 1970. 67 с.

105. Иванова В. В. Предупреждение уголовно наказуемых нарушений правил безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. М., 1995. 20 с.

106. Илларионов В.А. Экспертиза дорожно-транспортных происшествий. М., 1989. 255 с.

107. Использование специальных познаний в расследовании дорожно-транспортных происшествий /Под ред. А.М. Кривицкого, Ю.И. Шапорова. Минск, 2004. 128 с.

108. Информационный бюл. ГУ ГИБДД МВД России. Выпуск № 21. М., 2003. 128 с.

109. Карнеева Л.М. Доказательства в советском уголовном процессе. Волгоград, 1988. 65 с.

110. Квашис В.Е. Профилактика неосторожных преступлений. Киев, 1981. 63 с.

111. Киреев В.А. Графоаналитические методы исследования механизма ДТП. Киев, 1976. 5 с.

112. Клибельсберг Д.А. Транспортная психология. М., 1989. 67 с.

113. Козаченко И.Я., Ишутин Е.А. Причинная связь в автотранспортных преступлениях в призме экспертных оценок: Учеб. пособие. Тюмень, 1991. 77 с.

114. Коллинз Д., Моррис Д. Анализ дорожно-транспортных происшествий /Пер. с англ. М., 1971. 128 с.

115. Колесниченко А.Н, Коновалова В.Е. Криминалистическая характеристика преступлений. Харьков, 1986. 102 с.

116. Колмаков В.П. Следственный осмотр. М., 1969. 196 с.

117. Комментарий к Правилам дорожного движения Российской Федерации и Основным положениям к допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения. М., 1996.

118. Коноплянко В.И., Рыжов C.B. Основы управления автомобилем и безопасность движения. М., 1989. 223 с.

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

120. Копылов И.А., Резван А.П., Косарев В.Н. Криминалистические версии и планирование расследования: Лекция. Волгоград, 2000. 36 с.

121. Коршаков И.К. Автомобиль и пешеход: анализ механизма наезда. М., 1988. 142 с.

122. Коршаков И.К., Чалкин А.П. Определение скорости автомобиля в момент наезда на пешехода. М., 1992. 23 с.

123. Котик М. А. Беседы психолога о безопасности дорожного движения. М., 1987. 85 с.

124. Котик М.М., Котик В. В. Расследование ДТП. Таллинн, 1980.236 с.

125. Криминалистика: Учеб. /Под ред. А.Ф. Волынского. М., 2000.615 с.

126. Криминалистика: Учеб. /Под ред. И.Ф. Герасимова, Л.Я Драпки-на. М., 2000. 672 с.

127. Криминалистика: Учеб. /Под ред. A.A. Закатова, Б.П. Смагорин-ского. Волгоград 2000. 472 с.

128. Криминалистика: Учеб. /Под ред. A.A. Закатова, Б.П. Смагоринского. М., 2003. 432 с.

129. Криминалистика: тактика, организация и методика расследования преступлений: Учеб. /Под ред. А.П. Резвана, М.В. Субботиной Волгоград, 2001 144 с.

130. Криминалистика: Учебник /Под ред. Т.А. Седовой, A.A. Эксар-хопуло. СПб., 2001. 938 с.

131. Криминалистика: Учеб. /Под ред. А.Г. Филиппова М, 2000. 687 с.

132. Криминалистика: Учеб. /Под ред. A.A. Хмырова, В.Д. Зеленского. Краснодар, 1998. 576 с.

133. Криминалистика: Учеб. /Под ред. Н.П. Яблокова. М., 2001. 718 с.

134. Крылов A.C. Использование судебно-медицинских знаний при расследовании транспортных происшествий. Волгоград, 1995. 20 с.

135. Ксеневич Й.П., Гусаков В.В., Тракторы. Проектирование, конструирование и расчет. М., 1991. 544 с.

136. Кузьмина A.C. Борьба с автотранспортными преступлениями. Омск, 1981 60 с.

137. Кулагин Н.И., Порубов Н.И. Организация и тактика допроса в условиях конфликтной ситуации: Учеб. пособие. Минск, 1977. 62 с.

138. Куринов Б.А. Автотранспортные преступления. Квалификация и ответственность. М., 1976. 206 с.

139. Ларин А.М. От следственной версии к истине. М., 1976. 186 с.

140. Ледащев В.А., Медведев С.И. Осмотр места дорожно-транспортного происшествия. Волгоград, 1980. 98 с.

141. Леневский Э.П., Романов Л.В. Применение специальных технических познаний при расследовании дорожно-транспортных происшествий. Минск, 1989. 125 с.

142. Лившиц Е.М., Белкин P.C. Тактика следственных действий. М., 1997. 176 с.

143. Лузгин И.М. Моделирование при расследовании преступлений. М., 1981. 152 с.

144. Лузгин И.М. Реконструкция в расследовании преступлений. Волгоград, 1981. 59 с.

145. Лукашевич В.Г. Тактика общения следователя с участниками отдельных следственных действий. Киев, 1989. 86 с.

146. Лукьянов В.В. Мир на колесах. М., 1991. 224 с.

147. Лукьянов В.В. Безопасность дорожного движения. М., 1983.262 с.

148. Маландин И.Г. Происшествия и правонарушения на автотранспорте в СССР. Саратов, 1968. 237 с.

149. Маландин И,Г. Расследование дорожно-транспортных происшествий, с мест которых водители скрылись. Саратов, 1973. 108 с.

150. Маланьина Н.И. Криминалистическое исследование стекла. Саратов, 1984. 118 с.

151. Могилянский JI.Г. Пособие для адвокатов по автотранспортным делам. М., 1990. 112 с.

152. Мысливый В.А. Борьба органов внутренних дел с дорожно-транспортными преступлениями, связанными с причинением вреда пешеходам. Киев, 1990. 85 с.

153. Натов А.Х. Криминологический анализ и организация предупреждения органами внутренних дел дорожно-транспортных происшествий, совершаемых водителями индивидуальных автомобилей. М., 1992. 112 с.

154. Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта. УАнализ и оценка состояния безопасности дорожного движения в Российской Федерации с 1995 по 2000 год. М., 2002 г. 64 с.

155. Новиков С.И. Методика расследования преступных нарушений правил дорожного движения. Киев, 1983.104 с.

156. Новиков С.И., Ярамышьян Ш.Ш. Следственный эксперимент при расследовании дорожно-транспортных происшествий: Учеб. пособие. Киев, 1986. 84 с.

157. Нургалиев Б.М. Первоначальный этап расследования дорожно-транспортных происшествий при столкновении транспортных средств. М., 1988. 23 с.

158. Онучин А.П. Методика расследования дорожно-транспортных происшествий. Свердловск, 1986. 92 с.

159. Онучин А.П. Проблемы расследования дорожно-транспортных происшествий с учётом ситуационных факторов. Свердловск, 1987. 186 с.

160. Осмотр трупа на месте его обнаружения: Практ. Рук. /Под ред. A.A. Матышева. СПб., 1997. 288 с.

161. Пенежко Г.И. Безопасность движения на автомобильном транспорте. М., 1976. 216 с.

162. Подшибякин A.C. Допрос как разновидность общения. Саратов, 1982. 67 с.

163. Порубов А.Н. Ложь и борьба с ней на предварительном следствии. Минск, 2002. 168 с.

164. Порубов Н.И. Научные основы допроса на предварительном следствии. Минск, 1978. 175 с.

165. Порубов Н.И. Тактика допроса на предварительном следствии. М., 1998. 198 с.

166. Пушнов A.B. Применение параметров замедления автомобилей зарубежного и отечественного производства в экспертной практике: Метод, рекомендации. М., 2001. 72 с.

167. Радаев В.В., Федяева Н.В. Методика расследования преступлений, совершенных с использованием автотранспортных средств. Волгоград, 2000. 88 с.

168. Рассадин Б. Водитель и право. СПб., 1998. 98 с.

169. Расследование дорожно-транспортных происшествий /Под ред. В. А. Федорова, Б .Я. Гаврилова. М., 2003. 464 с.

170. Ратинов А.Р. Судебная психология для следователей. М., 2001.352 с.

171. Резван А.П., Колосов Н.Ф., Резван П.А. Криминалистическая тактика: /Учеб. пособие. Волгоград, 2003. 92 с.

172. Ривман Д.В. Виктимологические факторы и профилактика преступлений. Л., 1975. 54 с.

173. Родионов Л.Д. Расследование дорожно-транспортных преступлений. М., 1990. 27 с.

174. Ройгман Б. А., Суворов Ю.Б., Безопасность автомобиля в эксплуатации. М.,1987. 207 с.

175. Романов А.Г., Лисин В.В. Анализ причин и условий возникновения ДТП. М., 1984. 81 с.

176. Российский Б.В. Закон о безопасности дорожного движения. М., 1997. 144 с.

177. Российский Б.В. Повышение достоверности оценки показаний очевидцев ДТП. М., 1984. 43 с.

178. Рывкина Р.В. Образ жизни сельского населения. Новосибирск, 1979. 30 с.

179. Салов А.И., Деревянкин М.Е. Эстетика на автомобильном транспорте. М., 1972. 75 с.

180. Самойлов Г.А. Основы криминалистического учения о навыках. М., 1968. 278 с.

181. Селиванов H.A., Дворкин А.И. Расследование дорожно-транспортных происшествий. М., 1998. 448 с.

182. Слободчиков Ю.В. Условия эксплуатации и надежности работы автомобильных дорог. М., 1987. 127 с.

183. Соловьев А.Б. Очная ставка на предварительном следствии. М., 1970. 72 с.

184. Соловьев А.Б. Процессуальные, психологические и тактические основы допроса на предварительном следствии. М., 2002. 192 с.

185. Солохин A.A. Судебно-медицинская экспертиза в случаях автомобильной травмы. М., 1968. 235 с.

186. Стешиц В.К., Янушко В И., Возможности судебных экспертиз при расследовании ДТП. Минск, 1994. 79 с.

187. Суворов Ю.Б. Диагностические исследования автомобильных дорог (дорожных условий), влияющих на безопасность движения на участках дорожно-транспортных происшествий. М., 1990. 112 с.

188. Суворов Ю.Б. Судебная дорожно-транспортная экспертиза: Учеб. пособие. М., 1998. 108 с.

189. Суворов Ю.Б., Гордеева А.К. Исследование особенностей зрительного восприятия водителем объектов среды дорожного движения. М., 1989. 166 с.

190. Талицкий И.И., Чугуев В.Л., Безопасность движения на автомобильном транспорте. М., 1988. 156 с.

191. Труцин В.А. Расследование ДТП в случаях сокрытия их последствий. М., 1992. 48 с.

192. Уголовный процесс: Учеб. /Под ред. С.А. Колосовича, Е.А. Зайцевой. Волгоград, 2002. 573 с.

193. Устинов А.Н. Сельскохозяйственные машины. М., 2003. 76 с.

194. Франк JI.B. Потерпевшие от преступления и проблемы советской виктимологии. Душанбе, 1977. 238 с.

195. Хайдуков Н.П. Судебно-психологическая экспертиза при расследовании ДТП. Саратов, 1994. 236 с.

196. Хмыров A.A. Основы теории доказывания. Краснодар, 1981.111с.

197. Хохлов В.В., Кузнецов JI.E. Судебная медицина: Рук. Смоленск, 1998. 800 с.

198. Чалкин П.П., Пушнов А.З. Осмотр, фиксация и моделирование механизма образования внешних повреждений автомобилей с использованием их масштабных изображений. М., 1991. 96 с.

199. Чих Н.В. Следственный эксперимент при расследовании дорожно-транспортных происшествий. Горький, 1984. 63 с.

200. Чубченко А.Л. Нагайцев A.A. Определение типа, марки, модели автотранспортного средства по следам шин, выступающих частей и осколков светосигнальных приборов. М., 1987. 76 с.

201. Швецов В.В. Водителю об автомобильной дороге. М., 1991 80с.

202. Шляхов А.Р. Судебная экспертиза и правосудие. М., 1981. 64 с.

203. Шляхов А.Р. Судебная экспертиза: организация и проведение. М., 1979. 166 с.1. Статьи

204. Антонян Ю.М. Особенности преступности в сельской местности и ее предупреждение //Сов. государство и право. 1978. № 8 С. 77-82.

205. Бабаев М.М. Правонарушения в городе и в деревне: социальный и психологический аспекты //Люди в городе и на селе. М., 1978. С. 82-87.

206. Быков В. Институт понятых в уголовном процессе России //Уголовное право. 2002. № 3 С. 72-74.

207. Валов В.И. Организация расследования дорожно-транспортных преступлений следственным аппаратом УВД Волгоградской области //Информ. бюл. Следственного Комитета при МВД России М., 1997 № 4 (93). С. 100-103.

208. Варламов В.А., Киперберг Г.Н. О методике подхода к оценке физиологических реакций водителей //Тр. ВНИИ МВД СССР. М,, 1985. № 21 С. 36-39.

209. Винберг Л.А. Роль принципа причинности в криминалистических и экспертных идентификационных последствиях //Теория и практика собирания доказательственной информации техническими средствами на предварительном следствии. Киев, 1980. С. 49-50.

210. Воскресенский В. Проблемы доказывания обвинения //Рос. юстиция. 1995. №4. С. 3-5.

211. Герасимов И.Ф., Цыпленкова Е.В. Общие положения методики расследования преступлений //Криминалистика /Под общ. ред. И.Ф. Герасимова. М., 1994. С. 30-36.

212. Горябин Н.В., Чих С.К. Расследование автотранспортных происшествий//Следственная практика. М., 1985. № 146. С. 28-32.

213. Гречаный В.В., Клепик H.H. О методике определения следователем максимально допустимой скорости движения транспортного средства в условиях ограниченной обзорности //Вопр. совершенствования криминалистической методики. М., 1981. С. 37-42.

214. Григорьев В.Н. Возбуждение уголовного дела //Уголовный процесс: Сб. учеб. Пособий. Особенная часть. Вып. 2. М., 2002. С. 41-48.

215. Григорян В.Г. Определение наличия (отсутствия) »у водителей транспортного средства технической возможности предотвратить наезд на пешехода //Проблемы судебной автогехнической экспертизы. М., 1988.52-57.

216. Григорян В.Г. О следственных действиях при осмотре места дорожно-транспортного происшествия и основных ошибках при назначении судебной автотехнической экспертизы //Информ. бюл. Следственного Комитета при МВД России. М., 1998. № 5 (93). С. 72-75.

217. Гумеров И.А. Особенности осмотра места дорожно-транспортного происшествия, связанного с наездом на пешехода //Информ. бюл. Следственного Комитета при МВД России. М., 1999 № 2 (99). С. 97-103.

218. Доля Е.А. Использование результатов оперативно-розыскной деятельности в доказывании по уголовным делам //Сов. юстиция. 1995. № 5. С. 41-43.

219. Жулев В.И., Гаврилина З.Т. Причины дорожно-транспортных происшествий и условия, способствующие их возникновению //Тр. ВНИИ МВД СССР. М., 1977. № 2. С. 24-26. .

220. Журавлев P.A. К вопросу о криминалистической характеристике преступлений, совершенных в сельской местности /Яр. НИИ МВД России М, 1992. С. 44-49.

221. Закатов A.A. О достоверности показаний потерпевших при расследовании по делам об автотранспортных происшествиях //Проблемы расследования и предупреждения дорожно-транспортных происшествий: Материалы конф. Волгоград, 1974. С. 109-114.

222. Замихновский М.И., Самарина Т.М. Комплексное изучение следов в целях идентификации человека, находившегося на месте водителя автомобиля в момент ДТП //Экспертная техника. М., 1990. № 114. С. 82-88.

223. Клименко Н.И. Структура тактических операций в типичных ситуациях расследования грабежей и разбойных нападений //Криминалистика и судебная экспертиза. Киев, 1986. Вып. 33. С. 51-55.

224. Королев C.JI. Осмотр места дорожно-транспортного происшествия //Информ. бюллетень Следственного комитета при МВД РФ № 1 (86) М. 1998. С. 62-65.

225. Кулагин Н.И. Работа следователя по предотвращению автотранспортных происшествий// Проблемы расследования и предупреждения дорожно-транспортных происшествий: Материалы конф. Волгоград, 1974. С. 151-158.

226. Лавреньева И.С. Программа действий при проверке информации о дорожно-транспортных происшествиях, если водитель с места происшествия скрылся// Вестн. криминалистики. 2003. № 4(8). С. 77-82.

227. Логиманов В.П. Об участии специалиста-автотехника в осмотре неисправных транспортных средств на месте происшествия// Криминалистика и судебная экспертиза. Киев, 1978. Вып. 9. С. 42-47.

228. Лукьянов В.В. Разграничение умысла и неосторожности в ДТП// Сов. государство и право. 1986. № 4. С. 36-41.

229. Малков В., Хабибуллин М Установление причинной связи по делам об автотранспортных преступлениях// Сов. юстиция. 1991. № 14. С. 12-13.

230. Манаев Ю.В., Репкин Л.М. Правовые вопросы участия специалистов в расследовании преступлений// Теория и практика использования специальных знаний при расследовании преступлений. Волгоград, 1989. С. 37-42.

231. Максутов И.Х. Расследование преступных нарушений правил безопасности дорожного движения//Криминалистика. Л., 1976. С. 540-556.

232. Мысливый В.А. Виктимологические проблемы дорожно-транспортных происшествий// Проблемы дальнейшего укрепления законности в деятельности ОВД. Киев, 1986. С. 68-70.

233. Назаров C.B., Овчинников А.Э. Опасность для движения и определение момента ее возникновения// Информ. бюл. Следственного комитета при МВД России. 1997. № 2 (91). С. 113-117.

234. Назаров C.B. О некоторых признаках сокрытия следов после совершения дорожно-транспортного преступления// Информ. бюл. Следственного комитета при МВД России. 2001. № 2 (108). С. 126-129.

235. Новиков Ю.Н. Особенности расследования ДТП, совершенных иностранцами//Вестн. МВД России. 2001. № 5-6. С. 63-—66.

236. Образцов В., Богомолова С. Проверка правдивости показаний// Уголовное право. 2002. № 3. С. 72-74.

237. Онучин А.П. О криминалистической характеристике преступлений, связанных с нарушениями безопасности движения автотранспорта// Криминалистические характеристики в методике расследования преступлений. Свердловск, 1978. С.61-68.

238. Онучин А.П. Обстановка места автодорожного происшествия как предмет криминалистического исследования// Следственные действия: (криминалистические и процессуальные аспекты). Свердловск, 1983. С. 46-53.

239. Петелин Б. Допрос свидетелей и потерпевших о субъективных обстоятельствах совершения преступления// Сов. юстиция. 1989. № 2. С. 18-19.

240. Пушнов A.B., Каплиев A.A. Применение параметров замедления автомобилей зарубежного и отечественного производства в экспертной практике: Метод, рекомендации. Ч. 2 М., 2002. С. 39-43.

241. Россинский Б.В. Вопросы повышения достоверности оценки свидетельский показаний при расследовании ДТП// Проблемы обеспечения социалистической законности. Волгоград, 1986. С. 43-49.

242. Савченко В.П. Значение технических вопросов важнейшее условие успешного расследования дел о нарушении правил безопасности движения// Следственная практика. М., 1986. № 151. С. 29-34.

243. Случевский М.В. Значение автотехнической экспертизы в расследовании дорожно-транспортных преступлений// Информ. бюл. Следственного комитета при МВД России. 1999. № 3 (100). С. 88-92.

244. Случевский М.В. Барков А.И. Особенности расследования дорожно-транспортных происшествий, связанных с гибелью детей// Информ. бюл. Следственного комитета при МВД России. 1993. № 4 (77). С. 52-55.

245. Смелов И.В. Некоторые практические рекомендации по осмотру мест дорожно-транспортных происшествий// Информ. бюл. Следственного комитета при МВД России. 1998. № 3 (91). С. 77-81.

246. Суворова Ю.Б. Судебная дорожно-транспортная экспертиза// Информ. бюл. Следственного комитета при МВД России 2002. №2(112). С. 71-75.

247. Терехов Г.А., Чава Г.И. Процессуальные основания назначения судебной автотехнической экспертизы// Проблемы судебной автотехнической экспертизы. М., 1988. С. 42-48.

248. Труцин В.А. Противодействие установлению истины по делам о ДТП и некоторые пути их предотвращения// Профилактическая деятельность ОВД. М., 1985. С. 22-27.

249. Хмыров A.A. Проблемы доказывания в уголовном судопроизводстве// Юрид. наука в Кубан. гос. ун-те: Сб. Краснодар, 1995. С. 272-276.

250. Шильников B.B. Определение уклона пути// Сов. милиция. 1964. №7. С. 59-62.

251. Шмакова E.H. Практика раскрытия и расследования преступлений, связанных с дорожно-транспортными происшествиями// Информ. бюл. Следственного комитета при МВД России. 2001. № 4 (110). С. 121-123.

252. Эйсман A.A. Коровина H.A. Угроза наступления тяжких последствий и ее доказывание по делам о нарушениях правил безопасности движения на транспорте//Вопр. борьбы с преступностью. Вып. 42. М., 1985. С. 52-59.

253. Яблоков Н.П., Самыгин Л.Д. Информационные основы расследования и криминалистическая характеристика преступлений// Криминалистика. М., 1995. С. 42-51.

254. Яблоков Н.П., Багдасарян Ю.Н. Возникновение опасной ситуации как элемент ДТП// Соц. законность. 1987. № 11. С. 56-62.

255. Диссертации и авторефераты

256. Алексеев А.Г. Методика расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных в условиях неочевидности: Дис. . канд. юрид. наук. Саратов, 2001.

257. Ачмиз Р.Ю. Расследование дорожно-транспортных преступлений: Дис. канд. юрид. наук. Волгоград, 1999.

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

259. Бедрин B.C. Использование компьютерной техники при расследовании дорожно-транспортных преступлений: Автореф. дис. . канд. юрид. наук. Волгоград, 1999.

260. Богинский В.Е. Система тактических приемов допроса подозреваемого: Автореф. дис. канд. юрид. наук. Харьков, 1980.

261. Гирько С.И. Особенности расследования по делам о дорожно-транспортных преступлениях: Автореф. дис. канд. юрид. наук. М, 1992.

262. Грибков А.В. Уголовная ответственность за совершение автотранспортных преступлений в условиях провоцирующих ситуаций: Авто-реф. дис. канд. юрид. наук. М., 1998.

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

264. Завадский К.А. Повышение безопасности движения колесных тракторов: Автореф. дис. канд. с.-х. наук. Краснодар, 1989.

265. Зорин Р.Г. Применение специальных криминалистических знаний при осуществлении защиты по уголовным делам о ДТП: Дис. канд. юрид. наук. Гродно, 1999.

266. Зуев П.М. Исследование обстановки места происшествия: Дис. . канд. юрид. наук. М., 1980.

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

268. Ким О.Д. Проблемы и пути совершенствования расследования ДТП на основе научных знаний: Дис. . д-ра юрид. наук. Бешкек, 1998.

269. Колосов Н,Ф. Совершенствование организации раскрытия и методики расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных в условиях неочевидности: Дис. канд. юрид. наук. Волгоград, 1996.

270. Костылев А.К. Административная ответственность за правонарушения в сфере дорожного движения, связанные с состоянием алкогольного опьянения его участников: Автореф. дис. канд. юрид. наук. Тюмень, 1998.

271. Кутыкужанов Ж.Г. Современные направления развития судебной экспертизы по делам о ДТП: Автореф. дис. . канд. юрид. наук. Алма-Ата, 1995.

272. Россинский Б.В. Государственная система обеспечения дорожного движения (тенденции, проблемы и перспективы развития): Автореф. дис. . д-ра юрид. наук. М., 1993.

273. Маландин И.Г. Борьба с дорожно-транспортными происшествиями и правонарушениями на автотранспорте в СССР: Дис. д-раюрид. наук. М., 1964.

274. Мирзоев К.С. Криминологические проблемы и организация индивидуального предупреждения автотранспортных происшествий: Дис. канд. юрид. наук. М., 1984.

275. Мойсюк О.М. Виктимологическая профилактика нарушений правил безопасности дорожного движения: Автореф. дис. кан. юрид. наук. Киев, 1999.

276. Мызников В.А. Теоретические и практические проблемы расследования ДТП: Дис. канд. юрид. наук. СПб., 1996.

277. Назаров C.B. Назначение, производство и оценка результатов автотехнической экспертизы на предварительном следствии: Дис. . канд. юрид. наук. М., 1998.

278. Натов А.Х. Криминологический анализ и организация предупреждения ОВД ДТП, совершаемых водителями индивидуальных автомобилей: Дис. канд. юрид. наук. М., 1992.

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

280. Онучин А.П. Проблемы расследования транспортных преступлений с учетом ситуационных факторов: Автореф. дис. . д-ра юрид. наук. Свердловск, 1991

281. Пенежко Г.И. Безопасность движения на автомобильном транспорте. М., 1976.

282. Перлов С.Н. Доказывание при расследовании дел о дорожно-транспортных происшествиях: Автореф. дис. канд. юрид. наук. М., 1997.

283. Петухов Б.В. Уголовно-правовые и криминалогические проблемы борьбы с автотранспортными преступлениями: Автореф. дис. . канд. юрид. наук. М., 1992.

284. Питеркин И.В. Организация уличного движения и безопасности в Санкт-Петербурге в XVIII первой трети XX в.: Дис. . канд. юрид. наук.1. СПб., 1997.

285. Пугивка С.Н. Криминалистическое моделирование для реконструкции неочевидных обстоятельств при расследовании дорожно-транспортных происшествий: Автореф. дис. . канд. юрид. наук. Волгоград, 2002.

286. Сафаргалиева О.Н. Осмотр места происшествия и установление личности преступника по материальным следам: Автореф. дис. . канд. юрид. наук. Томск, 1990.

287. Сидоров Э.Т. Использование автотехнических познаний в раскрытии дорожно-транспортных преступлений: Дис. . канд. юрид. наук. М., 1999.

288. Соколов А.Ф. Особенности преступности в городах и сельской местности: Автореф. дис. канд. юрид. наук. Свердловск, 1977.

289. Соктоев З.Б. Причинность в дорожно-транспортных преступлениях: уголовно-правовая характеристика.: Автореф. дис. . канд. юрид. наук. Красноярск, 2001.

290. Суворов Д.В. Теоретические и методические проблемы комплексного исследования системы «водитель-автомобиль-дорога» при расследовании ДТП: Автореф. дис. д-ра. юрид. наук, М., 1993.

291. Трошкин A.A. Криминалистическое прогнозирование дорожно-транспортных преступлений: Автореф. дис. канд. юрид. наук. М., 1994.

292. Труцин В.А. Криминалистическая характеристика сокрытия следов дорожно-транспортного преступления и методы его установления: Дис. . канд. юрид. наук. М., 1985.

293. Чих Н.В. Механизм дорожно-транспортного преступления и его установление на предварительном следствии: Автореф. дис. . канд. юрид. наук. Н. Новгород, 1999.

294. Чучаев А.И. Транспортные преступления: проблемы механизма квалификации наказания: Автореф. дис. канд. юрид. наук. М., 1990.

295. Шаропов Ю.И. Процессуальные и методические вопросы исследования действий участников дорожно-транспортного происшествия в судебной автотехнической экспертизе: Автореф. дис. . канд. юрид. наук. М., 1988.

296. Штибинг Г. Правовые и организационные проблемы обеспечения безопасности дорожного движения в Федеративной Республике Германия/ Пер. с нем.: Автореф. дис. канд. юрид. наук. М., 1996.

297. Яковенко В.Е. Взаимодействие следователей с работниками ГАИ при расследовании дел о дорожно-транспортных происшествиях: Автореф. дис. канд. юрид. наук. М., 1992.

298. Ярамышьян Ш.Ш. Следственный эксперимент при расследовании автотранспортных происшествий: Автореф. дис. . канд. юрид. наук. Харьков, 1982.1. Архивные материалы

299. Архив Информационного центра ГУВД Краснодарского края (1996-2003 г.).

300. Архив Информационного центра МВД Республики Адыгея (2000-2003 г.).

301. Архив Краснодарской краевой лаборатории судебных экспертиз

302. Министерства юстиции Российской Федерации (1996-2002 г.).

303. Архив Краснодарской краевой психиатрической больницы (1995-2002 г.).

304. Архив Краснодарского краевого Бюро судебно-медицинских экспертиз (1995-2002 г.).

305. Архив экспертно-криминалистического управления ГУВД Краснодарского края (1996-2003 г.).

306. Стаж работы в правоохранительных органах:до 1 года 10% от 1 года до 3 лет - 20% от 3 до 5 лет - 16% от 5 до 10 лет - 38% от 10 до 20 лет -14% свыше 20 лет - 2%6. Место службы:город 46%сельская местность 54%

307. Принимаете ли Вы участие в расследовании дорожно транспортных преступлений (ДТП)?специализируюсь на их расследовании 28%часто расследую 39%изредка расследую такие дела 33%

308. Когда, по Вашему мнению, целесообразнее проводить допрос водителя, подозреваемого в совершении ДТП?непосредственно после ДТП 68% после установления механизма ДТП - 24% иное -12%

309. Считаете ли Вы целесообразным проведение некоторых экспериментальных действий при осмотре места Д ТП?да-92% нет-8%

310. Вызывают ли у Вас затруднения вопросы определения скорости движения транспортных средств оборудованных антиблокирующей системой торможения (АБС)?да-63% нет-18%

311. Как Вы определяете скорость движения транспортных средств оборудованных АБС?экспериментально 42%при проведении экспертизы 38%иным путем-2%

312. Предоставляете ли Вы эксперту при назначении автотехнической экспертизы все материалы уголовного дела, либо только те, которые, по Вашему мнению, необходимы?да-98% нет-2%

313. Как часто Вы предоставляли эксперту-автотехнику сведения о времени реакции водителя?всегда-4%в большинстве случаев 3% редко — 5% никогда-88%

314. Бели да, то каким образом Вы устанавливали время реакции водителя?путем проведения психофизиологической экспертизы 0% по рекомендациям ВНИИ судебных экспертиз - 42% экспериментально - 58%

315. Считаете ли Вы заключение эксперта-автотехника доминирующим по сравнению с другими доказательствами дела?да-64% нет-34% иное 2%

316. В связи с принятием УПК РФ 2001г и предоставлением возможности назначения экспертиз до возбуждения уголовного дела, целесообразно ли, по Вашему мнению, проведение автотехнической экспертизы до возбуждения уголовного дела?да-67% нет 26% иное - 2%

317. Перед началом осмотра участвующим лицам разъяснены их права, ответственность, а также порядок производства осмотра места происшествия.

318. Участвующим лицам также объявлено о применении технических средствкаких именно, кем именно) Осмотр производился в условияхпогода, освещенность) Осмотр производился в направлении1. Осмотром установлено:

319. В ходе осмотра проводиласьфотосъемка, видео-,аудиозапись и т.п.! С места происшествия изъятыперечень и индивидуальныепризнаки изъятых предметов, их упаковка) К протоколу осмотра прилагаютсясхема места происшествия,

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