

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования «Кубанский государственный аграрный университет
имени И.Т. Трубилина»

На правах рукописи



Фролов Вячеслав Владимирович

**ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В
МЕТОДИКЕ РАССЛЕДОВАНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ
ПРОИСШЕСТВИЙ**

Специальность 5.1.4. Уголовно-правовые науки
(юридические науки)

ДИССЕРТАЦИЯ

на соискание ученой степени
кандидата юридических наук

Научный руководитель:

доктор юридических наук, профессор
Зеленский Владимир Дмитриевич

Краснодар – 2025

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	4
Глава 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ВОПРОСЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В МЕТОДИКЕ РАССЛЕДОВАНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ.....	19
1.1 Понятие и виды информационных технологий в расследовании.....	19
1.2 Основные направления использования информационных технологий в расследовании.....	31
1.3 Общая характеристика и основные направления использования информационных технологий в расследовании дорожно-транспортных происшествий.....	44
Глава 2. КРИМИНАЛИСТИЧЕСКОЕ СОДЕРЖАНИЕ ПРЕДМЕТА ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В МЕТОДИКЕ РАССЛЕДОВАНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ...	59
2.1 Следовая картина и иные фактические данные в различных видах дорожно-транспортных происшествий.....	59
2.2 Использование информационных технологий в организации расследования дорожно-транспортных происшествий.....	93
2.3 Структура и содержание следственных действий на первоначальном этапе расследования дорожно-транспортных происшествий.....	119
Глава 3. ОРГАНИЗАЦИОННО-ТАКТИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В МЕТОДИКЕ РАССЛЕДОВАНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ..	143
3.1 Использование информационных технологий в осмотре места произошедшего дорожно-транспортного происшествия.....	143
3.2 Организация и тактика следственного эксперимента с использованием информационных технологий в расследовании дорожно-транспортных происшествий.....	174

3.3 Использование информационных технологий в производстве судебных экспертиз и других следственных действий в расследовании дорожно-транспортных происшествий.....	195
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	210
СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ.....	216
ПРИЛОЖЕНИЯ.....	253

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы диссертационного исследования. Обеспечение безопасности дорожного движения является одной из основных задач Российской Федерации, заключающейся в повышении степени защищенности участников дорожного движения от дорожно-транспортных происшествий и их последствий. Ежегодно в Российской Федерации происходит около 130 тыс. дорожно-транспортных происшествий. В результате дорожно-транспортных происшествий гибнут люди, причиняется значительный имущественный ущерб обществу, государству и гражданам. Согласно статистическим данным, в 2023 году произошло 132,4 тыс. дорожно-транспортных происшествий, что на 4,5 % больше, чем в 2022 году, при этом погибло 14,5 тыс. человек (+2,3 %), ранено 166,5 тыс. (+4,3 %).¹ По итогам 9 месяцев 2024 года на территории Российской Федерации зарегистрировано 96 389 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибли 10 422 человека и 120 152 получили ранения (каждое одиннадцатое ДТП привело к смертельному исходу).² Величина социально-экономического ущерба государства от ДТП ежегодно составляет 900 000 млн рублей (около 2 % ВВП РФ).³

Необходимо указать, что при расследовании дорожно-транспортных преступлений возникают определенные сложности методического, тактического, организационного и материально-технического характера (обнаружение и изъятие полного объема криминалистически значимой информации; создание оптимальной структуры предстоящего расследования; определение необходимых средств для достижения сформированных целей расследования и оптимальной последовательности их применения и др.). Все перечисленное оказывает

¹ Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2023 год. Информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2024.

² Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 6 месяцев 2024 года. Информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2024.

³ Социально-экономический ущерб от дорожно-транспортных происшествий – РОССИЙСКАЯ АКАДЕМИЯ ТРАНСПОРТА [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://rosacademtrans.ru/dtp/>

негативное влияние на эффективность расследования дорожно-транспортных преступлений. Для повышения эффективности расследования данного вида преступлений объективно необходима интеграция в этот процесс информационных технологий.

В настоящее время скорость развития информационных технологий и их использования в различных сферах деятельности стремительно возрастает. Информационные технологии (далее по тексту – ИТ) повсеместно используются в государственном управлении, в медицине, в образовании, в экономике, в научных исследованиях и т. п. Деятельность по расследованию преступлений не является исключением: применение в ней информационных технологий позволяет повысить качество расследования, сократить его сроки, минимизировать ошибки при принятии методических, тактических и организационных решений, а также при производстве следственных действий.

Проведенное в процессе исследования анкетирование следователей, имеющих опыт расследования дорожно-транспортных преступлений, показало следующее: 93% опрошенных указали, что уровень имеющейся в их распоряжении компьютерной техники соответствует современной информационной среде и уровню развития компьютерной техники; 78% отметили наличие возможности доступа к компьютерному оборудованию при проведении следственных действий в полевых условиях; 100% использовали при производстве следственного осмотра цифровые технические средства. Вместе с тем обращает на себя внимание, что в 100% случаев при проведении осмотра использовалась цифровая фото- и (или) видеосъемка для фиксации обстановки места происшествия и следов. На использование цифровых технических средств для поиска следов при проведении осмотра указали только 9% опрошенных. Снятие информации с бортовых компьютеров транспортных средств в ходе осмотра не осуществлялось. Кроме того, при ответе на вопрос «Используете ли вы информационные технологии в расследовании преступлений?» были получены следующие результаты: 46% используют ИТ при подготовке к проведению следственного действия для получения необходимой информации; 100% – при

взаимодействии со структурными подразделениями правоохранительных органов; 3% использовали ИТ при дистанционном производстве следственных действий. Использование ИТ при организации и планировании расследования, определении направления расследования и последовательности производства следственных действий не было указано никем из опрошенных.

Таким образом, с одной стороны, интеграция ИТ в практику расследования преступлений осуществляется в различных направлениях (поиск и фиксация следов преступления с использованием цифровой техники, дистанционное проведение следственных действий (допрос, очная ставка, опознание), использование криминалистических учетов, преобразованных в автоматизированные информационно-поисковые системы, и др.), а с другой – возможности применения ИТ в методике и организации расследования используются еще недостаточно.

Проблема использования информационных технологий для обеспечения раскрытия и расследования дорожно-транспортных преступлений, в частности, методические, организационные, тактические и технико-криминалистические ее аспекты, исследована недостаточно. Комплексное целевое исследование проблем применения информационных технологий в методике расследования данного вида преступлений до настоящего времени проводилось недостаточно. Недостаточная теоретическая разработанность, большая практическая значимость, потребность в дальнейшем развитии и совершенствовании теории криминалистики, в том числе ее обогащении знаниями и достижениями других наук, обусловили актуальность исследуемой проблемы. Указанные обстоятельства определили выбор темы диссертационного исследования, постановку его цели и задач, а также содержание работы, ее логику и структуру.

Степень научной разработанности темы диссертационного исследования. Исследование вопросов использования информационных технологий в криминалистической деятельности при расследовании преступлений осуществлялось такими учеными, как Д. В. Бахтеев, Р. С. Белкин, В. Б. Вехов, В.

Д. Зеленский, Е. П. Ищенко, В. А. Мещеряков, Е. Р. Россинская, Н. А. Селиванов, Л. А. Соя-Серко, А. А. Топорков, А. Р. Шляхов и другие.

Д. В. Бахтеев исследовал вопросы использования систем искусственного интеллекта в расследовании преступлений. В. Б. Вехов разработал криминалистическое учение о компьютерной информации и средствах ее обработки; данная работа – одно из первых комплексных криминалистических исследований информационных технологий. Исследования Е. П. Ищенко посвящены вопросам интеграции информационных технологий в расследование преступлений. Е. Р. Россинской осуществляется разработка криминалистической теории информационно-компьютерного обеспечения криминалистической деятельности и интеграции информационных технологий в экспертные исследования.

К исследованиям в области применения информационных технологий в расследовании преступлений следует отнести работы: И. Н. Яковенко (Москва, 2005), Ю. Л. Дябловой (Тула, 2008), Д. В. Муленкова (Тюмень, 2008), Е. Г. Кравец (Волгоград, 2016), А. Н. Колычевой (Москва, 2019), А. А. Рудых (Ростов-на-Дону, 2020), Т. В. Горбенко (Краснодар, 2024).

Вопросов использования научно-технических средств в расследовании ДТП посвящены работы: Алексеева А. А. (Саратов, 2001), Коленко А. Д. (Владивосток, 2004), Кольчурина А. Г. (Краснодар, 2004), Владимирова С. В. (Владимир, 2011), Латыповой К. С. (Улан-Удэ, 2017), Сафонова Г. И. (Москва, 2017), Моховой Т. А. (Краснодар, 2017), (Калининград, 2018), Добренкова А. И. (Москва, 2019), Дудниченко А. Н. (Ростов-на-Дону, 2019), Ващенко Б. М. (Ростов-на-Дону, 2020), Тарасовой В. И. (Санкт-Петербург, 2020), Кононова П. А. (Москва, 2023) и других.

Указанные ученые внесли большой вклад в развитие теории и практики использования информационных технологий при расследовании преступлений, а также методику расследования дорожно-транспортных происшествий. Вместе с тем на диссертационном уровне вопрос комплексного применения современных информационных технологий в расследовании дорожно-транспортных

происшествий и вопрос создания автоматизированной методики их расследования недостаточно исследованы.

Объектом диссертационного исследования является механизм дорожно-транспортных преступлений, а также деятельность сотрудников правоохранительных органов по их расследованию с использованием в ней информационных технологий.

Предметом диссертационного исследования являются закономерности криминалистического аспекта процесса применения информационных технологий и выработка научно-практических рекомендаций по их оптимальному использованию в расследовании дорожно-транспортных происшествий.

Целью диссертационного исследования является разработка криминалистических научно-практических рекомендаций по расследованию дорожно-транспортных происшествий с применением информационных технологий.

Для успешного достижения цели были поставлены следующие **задачи**:

- изучить теоретические основы использования информационных технологий в расследовании преступлений, сформулировать их понятие, классификацию, определить основные направления использования информационных технологий в расследовании дорожно-транспортных происшествий;

- выявить определяющие элементы криминалистического содержания предмета расследования преступлений против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта для формирования содержания базы данных автоматизированной информационной системы методики расследования данных преступлений;

- проанализировать организацию расследования данного вида преступлений, а также механизм формирования предмета расследования дорожно-транспортных преступлений (целеопределение), выделить обстоятельства, подлежащие установлению и доказыванию по данному виду преступлений, рассматривая их

как информационную основу автоматизированной информационной системы методики расследования;

- сформулировать перечень типичных следственных ситуаций первоначального этапа расследования дорожно-транспортных преступлений во взаимосвязи с типовыми версиями и программами действий по разрешению следственных ситуаций с учетом специфики функционирования и использования информационных систем;

- определить организационно-тактические особенности производства осмотра места дорожно-транспортного происшествия и разработать меры по повышению качества его производства с использованием информационных технологий;

- проанализировать организационные и тактические особенности проведения следственного эксперимента при расследовании дорожно-транспортного происшествия и разработать способы разрешения проблем использования при его производстве информационных технологий;

- исследовать вопросы применения информационных технологий при производстве судебных экспертиз в расследовании дорожно-транспортных происшествий.

Методологическую основу диссертационного исследования составили всеобщий диалектический метод научного познания, а также общенаучные методы эмпирического и теоретического познания. Методологической основой исследования также явились частнонаучные методы: статистический (при анализе различных аспектов состояния дорожно-транспортных преступлений), социологический (при проведении анкетирования практических работников), системный, формально-логические методы и методы моделирования, аналогии (для комплексного исследования закономерностей дорожно-транспортных преступлений и использования информационных технологий в их расследовании), а также специальные научные методы: формально-догматический (при определении и формулировании понятий, признаков, типологий, классификаций и т.п.), структурно-криминалистический (при

выделении этапов, типичных следственных ситуаций, формировании тактической операции и алгоритмов действий следователя и т.п.) и другие.

Нормативную основу диссертационного исследования составили нормы и положения Конституции Российской Федерации, Уголовного кодекса Российской Федерации, Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации, Федеральные законы Российской Федерации: «Об информации, информационных технологиях и о защите информации», «О безопасности дорожного движения» и другие, а также ряд иных, в том числе ведомственных нормативных актов, относящихся к теме исследования.

Теоретическую основу диссертационного исследования составили труды отечественных криминалистов: Т. В. Аверьяновой, Г. В. Арцишевского, О. Я. Баева, Д. В. Бахтеева, Р. С. Белкина, А. Н. Васильева, В. Б. Вехова, Л. Г. Видонова, И. А. Возгина, Т. С. Волчецкой, А. Ф. Волынского, О. П. Грибунова, В. К. Гавло, А. Ю. Головина, А. В. Дулова, В. Д. Зеленского, Е. П. Ищенко, В. Н. Карагодина, И. М. Комарова, А. Н. Колесниченко, В. И. Комиссарова, Ю. Г. Корухова, И. Ф. Крылова, С. А. Куемжиевой, А. М. Кустова, А. М. Ларина, Г. М. Меретукова, В. А. Образцова, А. Р. Ратинова, Е. Р. Россинской, А. В. Руденко, Н. А. Селиванова, Л. А. Сергеева, Л. А. Соя-Серко, Д. А. Степаненко, С. С. Степичева, А. А. Тушева, А. Г. Филлипова, А. А. Хмырова, С. В. Швеца, В. И. Шиканова, А. Р. Шляхова, Н. Г. Шурухнова, А. А. Эйсмана, Н. П. Яблокова и других.

Эмпирическую основу диссертационного исследования составили соответствующие статистические и иные данные МВД России, Генеральной прокуратуры России, Судебного департамента при Верховном Суде РФ за период с 2019 по 2024 г., постановления Пленума Верховного Суда РФ, а также следственная и судебная практика судов общей юрисдикции РФ, отдельные сведения, размещенные в средствах массовой информации.

В ходе проведения исследования изучены материалы 192 уголовных дел, возбужденных и расследованных по признакам преступлений, предусмотренных статьями 263.1, 264, 266, 267, 268 УК РФ. В 2020–2024 годах в Краснодарском и

Ставропольском краях, Волгоградской и Ростовской областях проведено анкетирование 93 следователей и 43 дознавателей МВД России (всего 136 человек), в том числе имеющих опыт расследования преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта. Также было опрошено 26 экспертов экспертных учреждений МВД России и Минюста России.

Научная новизна диссертационного исследования. Диссертация является одной из первых работ монографического характера, посвященных использованию информационных технологий в методике расследования дорожно-транспортных происшествий. В ней исследованы теоретические основы использования информационных технологий в расследовании преступлений; изучены основные элементы криминалистической характеристики преступлений против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта как база данных для автоматизированной методики расследования; определен механизм формирования предмета расследования ДТП (целеопределение), выявлены обстоятельства, подлежащие установлению и доказыванию, которые являются информационной основой автоматизированной методики расследования; сформулированы типичные следственные ситуации первоначального этапа расследования ДТП во взаимосвязи с типовыми версиями и программами действий по разрешению следственных ситуаций с учетом специфики функционирования информационных систем; уточнены организационные и тактические особенности проведения осмотра места происшествия, следственного эксперимента и предложены меры по повышению качества его производства с использованием информационных технологий; исследованы вопросы применения информационных технологий при производстве судебных экспертиз.

В диссертации на основе анализа теоретических положений и практики определены основные направления использования информационных технологий в расследовании дорожно-транспортных происшествий.

Научная новизна диссертационного исследования нашла отражение и в **основных положениях, выносимых на защиту:**

1. Разработана классификация информационных технологий в расследовании дорожно-транспортных происшествий, в основу которой положены составные части (аспекты) деятельности по расследованию преступлений (познавательный, удостоверительный, организационный). Определены основные направления использования информационных технологий в расследовании дорожно-транспортных преступлений и систематизированы этапы их использования в расследовании.

2. Разработаны научно-практические рекомендации по совершенствованию использования информационных технологий в расследовании ДТП. Предложена концепция формирования структуры автоматизированной методики расследования дорожно-транспортных происшествий на базе информационной технологии поддержки принятия решений. В ее основу положено криминалистическое содержание предмета расследования данного вида преступлений, представленное в цифровой форме (типовая компьютерная модель преступления). Данная база содержит информацию, полученную в результате анализа статистических данных организационно-аналитическим управлением Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД РФ и репрезентативной выборки уголовных дел о ДТП. В базу данных предлагается вводить аналитические сведения по ДТП, произошедшим в течение года на всей территории РФ, и данные по региону, в котором находится субъект расследования.

3. Центральной частью автоматизированной методики расследования является база данных «Целеопределение». Она должна включать два блока:

- блок сведений об обстоятельствах, подлежащих установлению и доказыванию при расследовании дорожно-транспортных преступлений (Блок № 1);
- блок, обеспечивающий процесс целеопределения посредством построения следственных версий (Блок № 2).

Положенные в его основу типовые версии и система типовых логических следствий после их конкретизации позволят получить систему целей конкретного

расследования. Конкретизация происходит в автоматическом режиме: созданный следователем файл с данными проводимого расследования позволит автоматически переносить их в различные блоки автоматизированной методики расследования, что не потребует постоянного введения следователем одной и той же информации.

Система целей расследования дорожно-транспортного преступления будет сформирована в автоматическом режиме. Она закрепляется отдельным файлом с возможностью доступа следователя к его содержанию и осуществления корректировки системы целей с учетом хода проводимого расследования.

4. Выделены типичные следственные ситуации первоначального этапа расследования дорожно-транспортных преступлений во взаимосвязи с типовыми версиями и системами типовых логических следствий. Предложены пути решения следственных ситуаций (алгоритмы действий). Конкретизация типовых логических следствий позволит на выходе получить план расследования с перечнем обстоятельств, подлежащих установлению, и действий, посредством которых они будут устанавливаться. В автоматическом режиме в плане будет сформирована система общевersionных (автоматическая группировка текстов с одинаковым содержанием), versionных (блок № 2 базы данных «Целеопределение») и внеversionных обстоятельств (блок № 1 базы данных «Целеопределение»).

5. Разработано проведение на первоначальном этапе расследования дорожно-транспортных происшествий тактических операций: «Сбор информации об обстоятельствах дорожно-транспортного преступления», «Преследование преступника по горячим следам» и (или) «Розыск и задержание подозреваемого». Центральное место в них занимает осмотр места происшествия. Криминалистически значимая информация, которую следователь получает в ходе его проведения, является основой их организации, планирования и проведения. Выявлены типичные недочеты, недоработки, ошибки, допускаемые при производстве осмотра места ДТП и иных действиях из системы этих тактических операций (значительный промежуток времени между моментом ДТП и началом

производства ОМП; проведение ОМП без участия необходимых специалистов; поверхностное исследование обстановки места ДТП, объектов, следов; недостаточно полная фото- и видеофиксация следовой картины места происшествия; непроведение проверки технического состояния ТС, в том числе не снятие данных с его бортового компьютера; невыявление видеокамер, зафиксировавших ДТП, и иной криминалистически значимой информации к нему относящейся; неиспользование всех возможных средств и методов для установления очевидцев ДТП).

6. Обосновано проведение комплекса мер, позволяющих повысить качество обнаружения, фиксации и изъятия криминалистически значимой информации:

- участие специалиста на этапе подготовки к проведению осмотра места происшествия;

- предложен комплекс рекомендаций по упорядочению обнаружения камер видеофиксации, а также отмечается возможность применения оптических обнаружителей камер (СОКОЛ-М, ОПТИК-2, SEL-122В, ОБЛИК-2 и др.);

- детальному исследованию обстановки места ДТП способствует:

- а) активное применение цифровых технических средств поиска следов преступления;

- б) максимальное использование технических средств фото- и видеофиксации;

- в) проведение фиксации места ДТП с БПЛА с помощью сферической камеры (камеры кругового обзора) и получение по результатам компьютерной сферической панорамы, а также осуществление воздушного лазерного сканирования места ДТП.

Повсеместное применение беспилотных летательных аппаратов для решения задач расследования предполагает осуществление комплекса мероприятий (подготовка действующих сотрудников экспертно-криминалистических подразделений к овладению соответствующими специальными знаниями; разработка программы подготовки специалистов в специализированных учебных заведениях; обеспечение необходимыми техническими средствами, компьютерным оборудованием и программами и т.д.);

– предложения по использованию БПЛА и до прибытия дежурной СОГ на место происшествия для решения отдельных задач:

а) наблюдение за событиями, происходящими на месте ДТП, и осуществление их видеофиксации (внесение изменений в обстановку места ДТП в связи с оказанием помощи пострадавшим, тушением транспортного средства и т.д., а также его участниками с целью противодействия расследованию);

б) получение информации о транспортном средстве и (или) его водителе, скрывшихся с места ДТП, а также направление их движения;

в) выявление свидетелей-очевидцев произошедшего ДТП;

– предложения по розыску скрывшегося с места ДТП водителя, выявлению свидетелей-очевидцев ДТП и созданию системы СМС-оповещения населения в системе МВД России;

– рекомендации по использованию в ходе проведения ОМП максимального необходимого количества аппаратно-программных комплексов для обнаружения, изъятия и фиксации криминалистически значимой информации в цифровой форме;

– предложения по формированию следователем протокола осмотра места происшествия, протоколов других следственных действий, а также созданию иных документов (постановления, запросы и т.п.) в рамках автоматизированной методики расследования.

7. Разработана методика использования информационных технологий при проведении следственного эксперимента в расследовании ДТП. Определены виды следственного эксперимента, которые не проводятся по причине объективной невозможности обеспечить безопасность его участников (установление обстоятельств, связанных с экстренным торможением ТС на высокой скорости для определения технической возможности предотвращения наезда; с возможностью маневрирования ТС при его заносе на скользком и мокром дорожном покрытии; с возможностью маневрирования ТС для предотвращения столкновения с другим ТС, находящимся в движении, и др.), а также виды следственного эксперимента, которые следователи избегают производить,

опасаясь возможности наступления неблагоприятных последствий здоровью и жизни его участников в виде (определение наличия или отсутствия у водителя определенных профессиональных умений и навыков по вождению автомобилем и др.).

Предложено решение проблемы проведения указанных видов следственного эксперимента путем использования информационных технологий:

- применение компьютерного моделирования предстоящих опытных действий при подготовке к проведению следственного эксперимента;
- применение дистанционных технологий: использование при проведении опытных действий ТС, управление движением которых происходит в удаленном (дистанционном) режиме специалистом-оператором по выделенному радиоканалу. Следственный эксперимент с высоким уровнем опасности следует проводить с применением автомобильного тренажера на динамическом стенде (платформе);
- использование данных информационных технологий при проведении следственного эксперимента при расследовании ДТП, предполагает включение в состав его участников лиц, обеспечивающих обслуживание и эксплуатацию указанных технических средств, а также их наличие. Парки беспилотных ТС и автомобильных тренажеров необходимо формировать в системе МВД России на межрегиональном уровне с одновременной подготовкой штата для данных технико-криминалистических подразделений. Участие работников данного подразделения при проведении следственного эксперимента с использованием ТС, управляемых дистанционно, или применением автомобильного тренажера в процессуальном статусе специалиста обязательно.

Теоретическая значимость проведенного исследования заключается в том, что сформированные в нем положения и выводы могут служить основой для дальнейшего исследования и расследования дорожно-транспортных происшествий с использованием информационных технологий, а также использоваться в разработке методик расследования различных видов и групп преступлений.

Практическая значимость диссертационного исследования обусловлена тем, что его результаты могут быть использованы в правоприменительной практике для повышения эффективности расследования дорожно-транспортных происшествий. Методические рекомендации могут быть применены для переподготовки и повышения квалификации следователей, дознавателей, при проведении криминалистической профилактики, в преподавании криминалистики и специальных дисциплин по методике расследования, а также при подготовке учебных пособий и иных публикаций. Диссертационные положения стали основой для разработки и внедрения в практику методических рекомендаций по расследованию дорожно-транспортных происшествий с использованием информационных технологий.

Достоверность и обоснованность результатов диссертационного исследования обеспечиваются диалектическим методом познания, иными научными методами, использованными при проведении исследования, данными, полученными на основе изучения публикаций по заявленной проблематике и смежным, сбора и анализа материалов следственной, судебной практики, анкетирования и интервьюирования практических работников и др. Кроме того, достоверность полученных результатов обеспечивается их апробацией, внедрением в учебный процесс ряда вузов Российской Федерации и практическую деятельность правоохранительных органов, что подтверждается актами внедрения.

Апробация и внедрение результатов диссертационного исследования. Основные положения данной научной работы были доложены и обсуждены на научно-практических конференциях различного уровня: VI Всероссийская научно-практическая конференция «Уголовно-правовые, уголовно-процессуальные и криминалистические вопросы борьбы с преступностью» (г. Краснодар, 09 декабря 2022 года), ежегодная научно-практическая конференция преподавателей «Точки научного роста: на старте десятилетия науки и технологии» (г. Краснодар, 12 мая 2023 года), 79-я научно-практическая конференция «Научное обеспечение агропромышленного комплекса» (г. Краснодар, 25 апреля

2024 года), VII Всероссийская научно-практическая конференция «Уголовно-правовые, уголовно-процессуальные и криминалистические вопросы борьбы с преступностью» (г. Краснодар, 23 ноября 2023 года), ежегодная научно-практическая конференция преподавателей «Современные векторы развития науки» (г. Краснодар, 06 февраля 2024 года).

Основные положения диссертации нашли отражение в 12 научных работах, пять из которых опубликованы в изданиях, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией при Министерстве науки и высшего образования Российской Федерации для опубликования основных научных результатов диссертации.

Результаты исследования внедрены в учебный процесс при преподавании дисциплин «Криминалистика», «Организация расследования преступлений», «Информационные технологии в юридической деятельности», «Технико-криминалистическое обеспечение расследования преступлений», «Тактические операции в расследовании преступлений», «Теория и практика криминалистической методики», «Проблемы следственной тактики» в Кубанском государственном аграрном университете имени И. Т. Трубилина; при преподавании дисциплин «Криминалистика», «Информационные технологии в юридической деятельности», «Информационное обеспечение раскрытия и расследования преступлений», «Криминалистическое противодействие организованной преступности», «Актуальные вопросы использования электронных средств доказывания» в Кубанском государственном университете; а также в служебную деятельность и повышение квалификации сотрудников отдела Госавтоинспекции Управления МВД России по городу Краснодару.

Структура диссертации обусловлена темой, целью и задачами исследования. Работа состоит из введения, трех глав, объединяющих 9 параграфов, заключения, списка литературы и приложений.

Глава 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ВОПРОСЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В МЕТОДИКЕ РАССЛЕДОВАНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

1.1 Понятие и виды информационных технологий в расследовании

Понятие «информация» – есть общенаучное понятие, базовое практически во всех науках. Чтобы точно определить содержание данного понятия, его следует соотнести (сопоставить) с содержанием других понятий в криминалистике и выявить специфические признаки, присущие понятию «информация» в деятельности по расследованию и раскрытию преступлений.

Выделим следующие определения информации:

- 1) сведения (сообщения, данные) независимо от формы их представления;⁴
- 2) сведения об объектах и явлениях окружающей среды, их параметрах, свойствах и состоянии, которые воспринимают информационные системы (живые организмы, управляющие машины и др.) в процессе жизнедеятельности и работы;⁵
- 3) снятая неопределенность, то есть сведения, которые должны снять в той или иной степени существующую у приобретателя до их получения неопределенность, расширить его понимание объекта полезными сведениями (концепция К. Шеннона).⁶

Проанализировав представленные определения, можно обозначить следующие характерные признаки информации:

- а) это сведения о явлениях;

⁴ Большая российская энциклопедия [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://bigenc.ru/law/text/2016203>; Критическая оценка информации: методическое пособие / ГБУК РО «РОУНБ им. Горького», библиографический центр; сост. Е.А. Ауст. – Рязань, 2020.

⁵ Словари и энциклопедии на Академике [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://investments.academic.ru/1012> Информация

⁶ Шеннон К. Работы по теории информации и кибернетике. – М.: Издательство иностранной литературы, 1963; Словари и энциклопедии на Академике [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://investments.academic.ru/1012> Информация

б) воспринимаемые (получаемые) субъектом в процессе осуществления деятельности;

в) позволяющие субъекту осуществить познание объекта при осуществлении им этой деятельности.

Расследование преступления – это специфическая социальная деятельность, отличительными особенностями которой являются: ее высокая социальная значимость; осуществление определенными должностными лицами (следователь, дознаватель) от имени государства; установленные процессуальным законом форма и процедура ее осуществления и др.⁷

Традиционно основными составными частями (аспектами) деятельности по расследованию преступлений выступают:

1) познавательный аспект, т. е. выявление и установление всех обстоятельств преступления и изобличение лица, его совершившего (объективной истины, которая может быть достигнута с позиции методологии науки, при осуществлении правильного логического познания);⁸

2) удостоверительный аспект, т. е. результат следственного познания (выводы следователя) должны подтверждаться (проверяться) системой доказательств, полученных данным субъектом в процессе расследования;

3) организационный аспект, т. е. упорядочение (структурирование) расследования, управление этим процессом, а также создание благоприятных условий для его осуществления;⁹

На современном этапе развития научного знания определяют следующие виды информации: объективная (первичная), то есть свойство материальных объектов и явлений (процессов) порождать многообразие состояний, которые посредством взаимодействий (фундаментальных взаимодействий) передаются

⁷ Зеленский В.Д. Теоретические вопросы организации расследования преступлений: монография. – Краснодар: КубГАУ, 2011. – С. 9.

⁸ Бастрыкин А.И. О возможности возвращения в УПК РФ института установления объективной истины [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://proza.ru/2017/02/11/494>

⁹ Агеев Н.В. Организационные средства и методы в методике расследования преступлений: дис. ... канд. юрид. наук. – Краснодар, 2022. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://kubsau.ru/upload/iblock/c6a/c6a86ecd9a687b2a8b12f4062209f58c.pdf>. – С. 17, 29.

другим объектам и запечатлеваются в их структуре, и субъективная (семантическая, смысловая, вторичная), то есть смысловое содержание объективной информации об объектах и процессах материального мира, сформированное сознанием человека с помощью смысловых образов (слов, образов и ощущений) и зафиксированное на каком-либо материальном носителе.¹⁰

Объектом расследования с позиции криминалистической науки является совершенное преступление, а именно его механизм, то есть система процессов взаимодействия участников преступления (прямых и косвенных) между собой и с материальной средой, сопряженных с использованием соответствующих орудий, средств и отдельных элементов обстановки.¹¹ Результатом процесса этого взаимодействия будет совокупность отображений (следов материальных и идеальных). Совокупность этих отображений, будучи объективной (первичной) информацией, является следовой картиной преступления и служит в большинстве расследований начальным (отправным) источником криминалистически значимой информации, а также образует предмет познания в расследовании.¹² Основным субъектом, осуществляющим познание объекта расследования, является следователь; именно он является приобретателем информации. Эту информацию он получает лично, осуществляя процессуальную деятельность путем производства следственных действий. Расследование включает процессуальную деятельность и иных участников – сотрудников органа дознания и специалистов. Следовательно, эти субъекты представляют информацию, обеспечивающую процесс следственного познания. Накопление, анализ, упорядочение, использование всей совокупности, формируемой под руководством следователя системы субъективной информации, обеспечивает достижение конечного результата этого процесса – установление истины по уголовному делу.

¹⁰ Тараненко Е.П. Объективный мир и первичная информация // Социальные и гуманитарные науки. Отечественная и зарубежная литература. Серия 3: философия. Реферативный журнал. – 2022. – № 2. – С. 7-21.

¹¹ Кустов А.М. Криминалистическое учение о механизме преступления: дис. ... д-ра юрид. наук. – М., 1997. – С. 19.

¹² Кустов А.М. Криминалистическое учение о механизме преступления: дис. ... д-ра юрид. наук. – М., 1997. – С. 19.

В систему действий, осуществляемых субъектами расследования в процессе его производства, входят действия, обеспечивающие его познавательно-установочный аспект. Процедура этих действий уголовно-процессуальным законом не регламентируется, но они либо указаны в нем (ревизия, документальная проверка – ст. 144 УПК РФ), либо сформированы следственной практикой на его положениях (ознакомление с объектом, криминалистическая реконструкция). Большая часть этих действий предназначена для получения информации, которая реализуется в последующем следователем при производстве следственных действий. Эти действия подразделяются на:

1. Оперативно-розыскные: проводятся оперативными работниками по собственной инициативе в рамках осуществления своих компетенций или по поручению следователя в рамках конкретного расследования.

2. Служебные проверочные действия: которые проводятся должностными лицами различных контролирующих органов как в рамках осуществления деятельности этих органов (до возбуждения уголовного дела – налоговая проверка, акт которой с указанием нарушения законодательства о налогах и сборах, содержащего признаки преступления, который представляется в следственные органы), так и по поручению следователя в рамках конкретного расследования (постановление следователя о проведении ревизии).

3. Организационно-подготовительные: осуществляются следователем:¹³

- а) для сбора ориентирующей информации, создающей оптимальные условия производства следственных действий при подготовке к их проведению (криминалистическая реконструкция, беседа, опечатывание объекта и др.);

- б) для создания структуры расследования (изучение материалов дела, составление планов и др.).

Криминалистически значимая информация – сведения, данные, имеющие отношение к раскрытию и расследованию преступления¹⁴. Следует отметить, что

¹³ Зеленский В.Д. Основные положения организации расследования преступлений: учеб. пособие. – Краснодар: КубГАУ, 2012. – С. 49.

¹⁴ Белкин Р. С. Криминалистическая энциклопедия. – М.: Мегатрон XXI, 2000. – С. 93.

понятие информации в криминалистике шире, чем в уголовном процессе. В уголовном судопроизводстве информация – любые сведения, на основе которых суд, прокурор, следователь, дознаватель в установленном порядке устанавливает наличие или отсутствие обстоятельств, подлежащих доказыванию при производстве по уголовному делу, а также иных обстоятельств, имеющих значение для уголовного дела (т.е. содержание доказательства¹⁵) (ст. 74 УПК РФ). Причем эта информация должна отвечать следующим требованиям (ч. 1 ст. 88 УПК РФ):

- 1) связана с предметом доказывания и иными обстоятельствами, установление которых необходимо для достижения цели судопроизводства (относимость);
- 2) получена из источника, определенного уголовно-процессуальным законодательством, способами и субъектами, указанными в нем же (допустимость);
- 3) объективность источника доказательств и его содержания (достоверность),
- 4) ее совокупность должна давать однозначный (категорический) вывод о виновности или невиновности лица, совершившего преступление (достаточность).

С позиций криминалистики, криминалистически значимой информацией может оказаться любая информация любой природы: как доказательственная, содержащаяся в доказательствах, так и ориентирующая, полученная из не процессуальных источников и, следовательно, в доказывании не используемая, но необходимая и используемая следователем (дознавателем) в расследовании при построении версий, определении направления расследования, подготовке к производству следственных действий, определении тактики их производства и т.д.

¹⁵ Белкин Р.С. Собираение, исследование и оценка доказательств. Сущность и методы. – М., 1966. – С. 41-49 Белкин А.Р. Теория доказывания в уголовном судопроизводстве. М., 2005.– С. 118.

На основании изложенного можно сказать, что информация в расследовании – это сведения (объективные и субъективные) о механизме совершенного преступления и иных обстоятельствах, имеющих значение для уголовного дела. Эти сведения получают следователем (дознавателем), а также представляются иными участниками расследования (оперативным работником, специалистом и др.). Информация позволяет следователю сформулировать структуру расследования и создать благоприятные условия для ее реализации, выявить и установить все обстоятельства преступления и изобличить лиц, его совершивших.

Обеспечение – это совокупность мер и средств, создание условий, способствующих нормальному протеканию процессов, реализации намеченных планов, программ, проектов, поддержанию стабильного функционирования данной системы и ее объектов, предотвращению сбоев и нарушений законов.¹⁶

Информационное обеспечение – это предоставление информации, необходимой для осуществления какой-либо деятельности, оценки состояния чего-либо, совершенствования чего-либо, предупреждения нежелательных (опасных) ситуаций и др.¹⁷

Создание благоприятных условий для проведения следственных действий, по мнению большинства ученых-криминалистов (Р.С. Белкин, В.Д. Зеленский, Г.Г. Зуйков, А.М. Ларин и др.¹⁸), является составной частью организационного аспекта деятельности следователя в расследовании. Н.В. Агеев отмечает, что информационное обеспечение следственных действий на первоначальном этапе расследования – это получение следователями справочной и ориентирующей информации об интересующих объектах и процессах. Он также указывает, что

¹⁶ Сарыбеков М.Н., Сыдыкназаров М.К. Словарь науки. Общенаучные термины и определения, науковедческие понятия и категории: учеб. пособие. – Алматы: ТРИУМФ-Т, 2008. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://terme.ru/slovari/slovar-nauki-obschenauchnye-terminy-i-opredelenija-2008-g.html>

¹⁷ Российская энциклопедия по охране труда [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://labor_protection.academic.ru/658/Информационное_обеспечение

¹⁸ Зуйков Г.Г. Основные положения организации и методики расследования преступлений: курс лекций. – М.: Акад. МВД СССР, 1971. – Вып. 6; Белкин Р.С. Курс криминалистики: в 3 т. – М. Юристъ, 1997. – Т. 2.

может использоваться любая информация, содержащаяся в различных организациях.¹⁹

По нашему мнению, данная точка зрения достаточно узко трактует объем информационного обеспечения расследования. Во-первых, не принимаются во внимание следственные действия, а ведь именно они выступают основным средством познания в расследовании (средством получения информации). Во-вторых, существует объективная взаимосвязь следственных действий в расследовании: информация, полученная в результате проведенного следственного действия, является условием для проведения последующих следственных действий.²⁰

На первоначальном этапе расследования дорожно-транспортных происшествий это проявляется особенно наглядно. Так, информация, полученная следователем в ходе осмотра места происшествия, составляет значительный сегмент в объеме информации, обнаруженной (выявленной) на данный момент. Эта информация анализируется следователем для определения направления, целей и предмета расследования, а также сил и средств, необходимых для достижения целей. Помимо информации, получаемой следователем по конкретному расследованию, важное значение имеет и теоретическая информация (знание содержания криминалистической характеристики дорожно-транспортных происшествий, типичных следственных ситуаций и т. д.), которой уже владеет следователь или может ее оперативно получить (методическая криминалистическая литература).

Таким образом, полнота и качество информации, полученной непосредственно следователем и предоставленной ему иными участниками расследования на определенный момент времени, являются важными условиями

¹⁹ Агеев Н.В. Организационные средства и методы в методике расследования преступлений: дис. ... канд. юрид. наук. – Краснодар, 2022. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://kubsau.ru/upload/iblock/c6a/c6a86ecd9a687b2a8b12f4062209f58c.pdf>. – С. 106.

²⁰ Зеленский В.Д., Спружевников В.К. Организация первоначального этапа расследования преступлений: монография. – Краснодар: КубГАУ, 2013. – С. 51.

успешного осуществления им как предстоящих следственных действий, так и всего расследования в целом.

Согласно ст. 2 Федерального закона от 27.07.2006 № 149-ФЗ (ред. от 05.12.2022) «Об информации, информационных технологиях и о защите информации», информационные технологии (далее по тексту – ИТ) – процессы, методы поиска, сбора, хранения, обработки, предоставления, распространения информации и способы осуществления таких процессов и методов.²¹

ИТ в настоящее время повсеместно используются при работе с информацией в различных сферах деятельности (экономике, образовании, энергетике и т.д.). Они позволяют эффективно и оперативно собирать, и накапливать информацию, проводить ее обработку, хранить, представлять и распространять.

ИТ делятся:

а) на базовые (т.е. созданные на данный момент времени технологии, позволяющие осуществлять работу с различной информацией в различных видах деятельности, лежащие в основе создания широкого спектра наукоемкой продукции и прямо не связанные с каким-либо видом конкретных технических систем²²): технологии работы с текстом и с графикой; мультимедийные технологии; телекоммуникационные технологии; технологии баз данных; Интернет-технологии (электронная почта, социальные сети и др.); технологии для разработки программного обеспечения; технологии защиты информации; технологии искусственного интеллекта;

б) на прикладные (т.е. технологии, которые используют в каких-либо отдельных сферах деятельности, конкретных предметных областях).

Информационные технологии включают в себя средства, посредством которых осуществляется поиск, систематизация, хранение, передача и

²¹ Об информации, информационных технологиях и о защите информации: Федеральный закон от 27.07.2006 № 149-ФЗ (ред. от 05.12.2022) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_61798/c5051782233acca771e9adb35b47d3fb82c9ff1c/

²² О федеральной целевой программе «Национальная технологическая база» на 2007 - 2011 годы (с изменениями и дополнениями): Постановление Правительства РФ от 29 января 2007 г. № 54 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://base.garant.ru/190626/>

использование информацией (управление информацией): компьютеры, ноутбуки, смартфоны, программное обеспечение, компьютерные сети и др.²³

Информационным технологиям присущи следующие основные свойства:

- 1) объектом обработки ИТ являются сведения (сообщения, данные);
- 2) целью этого процесса является получение информации для ее анализа человеком и последующим принятием управленческого решения по выполнению действий на основе проведенного анализа;
- 3) средствами получения, обработки информации являются программные, аппаратные и программно-аппаратные вычислительные комплексы;
- 4) выбор управляющих воздействий на процессы осуществляется только лицами, принимающими решение;
- 5) критериями эффективности ИТ является повышение эффективности, оптимизация деятельности: надежность информации, ее достоверность и полнота, а также своевременность ее получения.

Весь объем ИТ по характеристикам и назначению делится на следующие виды:

- 1) ИТ обработки данных (сбор данных из внешней среды, их анализ и структурирование (создание базы данных), получение данных по необходимости (внутреннего использования) или по запросу (внешнего использования) (автоматизированные криминалистические учеты и др.));
- 2) ИТ управления (цифровое уголовное дело и др.);
- 3) ИТ автоматизация офиса (АРМ следователя, АРМ руководителя следственного органа и др.);
- 4) ИТ поддержки принятия решений (АИС организации, планирования и методики расследования преступления и др.);
- 5) ИТ экспертных систем (системы искусственного интеллекта).

²³ Варданын А.В., Никитина Е.В. Расследование преступлений в сфере высоких технологий и компьютерной информации: монография. М., 2007; Головицына М.В. Информационные технологии в экономике: учебное пособие. – Москва, Саратов: Интернет Университет Информационных Технологий (ИНТУИТ), Ай Пи Ар Медиа, 2020 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.iprbookshop.ru/89438.html/>

Качественное расследование преступления, в том числе и дорожно-транспортного происшествия, невозможно без использования технических средств и достижений в области ИТ.²⁴ ИТ в расследовании преступлений – это совокупность приемов и методов сбора, обработки, хранения, представления и использования криминалистически значимой информации с применением специальных средств (компьютеры, ноутбуки, смартфоны, программное обеспечение, компьютерные сети и др.), направленных на принятие следователем организационных, тактических и методических решений с их последующей реализацией, обеспечивающей достижение целей расследования.

На современном этапе развития общества происходит интенсивное внедрение ИТ (базовых и прикладных) в различные сферы деятельности, в том числе в деятельность по раскрытию и расследованию преступлений. Причем происходят не отдельные акты внедрения ИТ, а «комплексное построение цифровой системы в масштабах всей страны»²⁵. ИТ позволяют оптимизировать деятельность по расследованию преступлений за счет повышения эффективности работы с информацией (ее поиском, сбором, хранением, обработкой, предоставлением и использованием).

Среди ученых существуют различные точки зрения на основные направления использования ИТ в расследовании преступлений.²⁶ Так, В.Б. Вехов указывает следующие направления использования ИТ:²⁷

²⁴ Степаненко Д.А., Бахтеев Д.В., Евстратова Ю.А. Использование систем искусственного интеллекта в правоохранительной деятельности // Всероссийский криминологический журнал. – 2020. – Т. 14. – № 2. – С. 206–214; Омелин В.Н., Квитко А.В. Информационные технологии в оперативно-розыскной деятельности органов внутренних дел // Научный портал МВД России. – 2011. – № 4 (16). – С. 68–73.

²⁵ Цифровая криминалистика: учебник для вузов / В.Б. Вехов [и др.]; под редакцией В.Б. Вехова, С.В. Зуева. – М.: Издательство Юрайт, 2021. С. 25. Технологии XXI века в юриспруденции: материалы Всероссийской научно-практической конференции (Екатеринбург, 24 мая 2019 года) / под ред. Д. В. Бахтеева. – Екатеринбург: Уральский государственный юридический университет, 2019.

²⁶ См.: Дяблова Ю.Л. Информационные технологии моделирования личности неустановленного преступника при расследовании неочевидных преступлений: дис. ... канд. юрид. наук. – Тула, 2008; Россинская Е.Р. Теория информационно-компьютерного обеспечения криминалистической деятельности: концепция, система, основные закономерности // Вестник Восточно-Сибирского института МВД России. – 2019. – 2 (89). – С.193-202; Ищенко Е.П. У истоков цифровой криминалистики // Вестник университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА). –

1) формирование служебных документов и материалов уголовного дела с использованием стандартных компьютерных программ (технологии работы с текстом и с графикой);

2) получение дополнительной юридической консультационной помощи посредством применения автоматизированных справочно-правовых систем «Кодекс», «Консультант Плюс», «Гарант», а также информации сети «Интернет»;

3) автоматизирование и повышении эффективности поиска, обнаружения, фиксации, изъятия, предварительного исследования объектов по уголовным делам. Реализация данной цели осуществляется посредством: применением мобильного комплекса следователем (дознавателем) при производстве следственных действий в полевых условиях (обнаружение, фиксация, изъятие объектов); применением специализированных криминалистических комплексов и лабораторий на базе мобильного компьютера (предварительное исследование объектов).

4) автоматизация и сокращение времени на подготовку и производство отдельных процессуальных действий: контроль и запись переговоров (с использованием автоматизированной информационной системы спец. назначения «Система технических средств для обеспечения функций оперативно-розыскных мероприятий»); розыск подозреваемых, обвиняемых, потерпевших, свидетелей, трупов, транспортных средств, оружия и похищенного имущества (с использованием автоматизированных информационно-поисковых систем и Интерпола); автоматическая идентификационная система глобальной навигации и позиционирования (ГЛОНАСС, GPS), радиопеленгации и распознавания образов лица или транспортных средств.

5) использование e-mail (электронной почты), общедоступной сети «Интернет», а также межведомственной закрытой сети передачи данных –

2018. – № 3. – С. 15-28; Григорьев В.Н., Суходолов А.П., Ованесян С.С., Спасенникова М.Г., Тюньков В.В. Цифровые информационные платформы как предмет нормативно-правового регулирования в сфере уголовного судопроизводства // Всероссийский криминологический журнал. – 2019. – Т. 13. – № 6. – С. 873–883 и др.

²⁷ Вехов В.Б. Компьютерные преступления. Способы совершения и методика расследования. – М., 2009. – С. 271–272.

«ДИОНИС» для служебной переписки по вопросам, связанным с производством уголовных дел, получения справочно-нормативных документов, директивных и методических материалов.

Авторы учебника «Цифровая криминалистика» указывают следующие направления использования ИТ в правоохранительных органах:²⁸ автоматизированные системы обработки данных; автоматизированные информационно-поисковые системы; автоматизированные информационно-справочные системы; автоматизированные рабочие места; автоматизированные системы управления; экспертные (информационно-аналитические и рекомендующие) системы.

И.Н. Яковенко выделяет шесть направлений использования компьютерных технологий²⁹ в расследовании и раскрытии преступлений:³⁰ автоматизированные системы управления и автоматизированные рабочие места; информационно-справочные системы; экспертно-консультирующие системы; расчетно-аналитические системы; информационные обучающие системы; программы обработки изображений.

Н.В. Агеев в своих научных работах определил следующие направления использования ИТ в организации расследования преступлений:³¹ 1) использование ИТ при определении целей расследования (целеопределении). 2)

²⁸ Цифровая криминалистика: учебник для вузов / В.Б. Вехов [и др.]; под редакцией В.Б. Вехова, С.В. Зуева. – М.: Издательство Юрайт, 2021. С. 26.

²⁹ Следует отметить соотношение понятий: «компьютерные технологии», «информационные технологии» и «цифровые технологии». Цифровые технологии – технологии сбора, хранения, обработки, поиска, передачи и представления данных в электронном виде (см.: Цифровые технологии в промышленности и ИТ-отрасли // <https://issek.hse.ru/news/368076191.html>). Компьютерные технологии, а также Информационные технологии (ИТ), – это обобщённое название технологий, отвечающих за хранение, передачу, обработку, защиту и воспроизведение информации с использованием компьютеров. Соответственно эти понятия тождественны.

³⁰ Яковенко И.Н. Современное состояние и перспективы использования информационных технологий в раскрытии и расследовании преступлений: дис. ... канд. юрид. наук. – М., 2005. – С. 32.

³¹ Агеев Н.В. Организация использования информационных технологий в расследовании // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. – 2022. – № 10. – С. 115–118; Агеев Н.В. Организационные средства и методы в методике расследования преступлений: дис. ... канд. юрид. наук. – Краснодар, 2022. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://kubsau.ru/upload/iblock/c6a/c6a86ecd9a687b2a8b12f4062209f58c.pdf>. – С. 135–139.

использование ИТ при построении следственных версий; 3). использование ИТ при планировании расследования; 4) использование ИТ при проведении следственных действий. 5) использование ИТ для фиксации, хранения, сбора доказательств с использованием современной криминалистической (цифровой) техники (допрос с использованием платформ видеоконференцсвязи; использование программного приложения для мобильных устройств «Реконструкция места происшествия» для составления планов, схем места происшествия с привязкой его к географическим координатам через приемники Глонасс или GPS³²); 6) использование ИТ для осуществления взаимодействия следователя с иными участниками расследования; 7) использование ИТ при производстве иных следственных действий и получении ориентирующей и справочной информации (использование ИТ при производстве экспертных исследований³³).

Соглашаясь с указанными направлениями использования ИТ в расследовании, попытаемся упорядочить и конкретизировать их.

1.2 Основные направления использования информационных технологий в расследовании

Как справедливо отмечает А.А. Рудых, «задача цифровых технологий, используемых в деятельности правоохранительных органов по раскрытию и расследованию преступлений, – адаптировать существующие базовые алгоритмы работы с информацией для решения задач криминалистической деятельности».³⁴ Поэтому в предложенной нами классификации возьмем за основание составные

³² Доклад Председателя Следственного комитета Российской Федерации Бастрыкина А.И. на Международной научно-практической конференции в Академии Следственного комитета Российской Федерации на тему «Раскрытие и расследование преступлений серийных и прошлых лет // <https://proza.ru/2018/04/02/1456>

³³ Криминалистика: учебник // под ред. д.ю.н., профессора В.Д. Зеленского и д.ю.н., профессора Г.М. Меретукова. – СПб, Издательство «Юридический центр», 2015. – С. 142.

³⁴ Рудых А.А. Информационно-технологическое обеспечение криминалистической деятельности по расследованию преступлений в сфере информационных технологий: дис. ... канд. юрид. наук. – Ростов н/Д., 2020. – С. 61.

части (аспекты) деятельности по расследованию преступлений: познавательный, достоверительный, организационный.

I. В деятельности по расследованию преступлений первоначальным, базовым элементом является процесс познания (поиск, обнаружение, изъятие и фиксация криминалистически значимой информации (следов преступления, ориентирующей информации и др.)), что будет сопоставимо с задачами ИТ: поиск, сбор, хранение информации. К ИТ, используемый с этой целью, следует отнести:

1) цифровые технические средства поиска следов преступления. Здесь следует отметить, что процесс научно-технического развития позволил повысить производительность и эффективность традиционных технических средств (эндоскоп, георадар, газоанализатор и др.) путем их модернизации:³⁵ а) оснащение данных приборов экраном (дисплеем), что позволяет визуально в режиме онлайн отслеживать осуществление поисковой деятельности; б) наличие программного обеспечения, позволяющего регулировать настройки технического средства в зависимости от особенностей исследуемой обстановки, а также проводить измерения обнаруженных следов (размер, расстояние между объектами, масса и т.д.); в) безотлагательный ввод обнаруженных данных в компьютер, смартфон и т.д.;

2) общедоступные ИТ-технологии поиска ориентирующей информации о человеке в открытых ресурсах сети Интернет;

3) ИТ поиска цифровой информации (цифровых следов³⁶). К таковым могут относиться программные и программно-аппаратные технические средства,

³⁵ Бартенев Е.А. Применение технических средств в поисковой деятельности следователя // Криминалистика – прошлое, настоящее, будущее: достижения и перспективы развития: материалы международной научно-практической конференции. – М., 2019. – С. 33-35; Меретуков Г.М., Грицаев С.И., Помазанов В.В. Мобильное устройство для окулирования парами йода следов рук // Эксперт-криминалист. – 2021. – № 3. – С. 38-41.

³⁶ Исходя из прим.1 к ст. 272 УК РФ, цифровой след – это криминалистически значимая информация, представленная в форме электрических сигналов, независимо от средств ее хранения, обработки и передачи. Мы считаем, что употребление при определении цифровой информации словосочетания «криминалистически значимая компьютерная информация» (см.: Цифровая криминалистика: учебник для вузов / В.Б. Вехов [и др.]; под редакцией В.Б. Вехова,

направленные на выявление и извлечение этой информации из мобильных телефонов, смартфонов, карманных персональных компьютеров, персональных компьютеров, облачных сервисов и др., преодолевая при этом средства их защиты.³⁷ С этой целью используются программно-аппаратные комплексы: Cellebrite UFED, «МОБИЛЬНЫЙ КРИМИНАЛИСТ ЭКСПЕРТ ПЛЮС», «МОБИЛЬНЫЙ КРИМИНАЛИСТ ДЕСКТОП» и др.;

4) наиболее широко в настоящее время для фиксации следов и обнаруженной информации, а также хода следственных действий применяется цифровая фото- и видеосъемка;³⁸

5) для фиксации речи целесообразно использовать цифровые диктофоны;

6) использование программ конвертации речи в текст;

7) адаптация и последующее повсеместное использование «иных технологий»³⁹ для фиксации в процессе производства следственных действий, оперативно-розыскных мероприятий и экспертных исследований постепенно внедряется в практику расследования. Так, для осуществления фотосъемки места

С.В. Зуева. – М.: Издательство Юрайт, 2021. – С. 97.) не совсем корректно, так как средством ее хранения является не только компьютер, а смартфон, внешний жесткий диск и др.

³⁷ Калюжный А.Н. Некоторые аспекты применения специальной криминалистической техники в раскрытии преступлений Криминалистика в условиях развития информационного общества (59-е ежегодные криминалистические чтения): сборник статей Международной научно-практической конференции. – М.: Академия управления МВД России, 2018. С. 109–114; Рогова И.А., Бурцева Е.В. Практика применения UFED – универсального устройства для криминалистического исследования мобильных устройств // Евразийский союз ученых. – 2015. – № 7 (16). – С. 97–100

³⁸ Репин А.В. О необходимости уточнения понятийного аппарата криминалистической фотографии // Сборник материалов криминалистических чтений. – 2020. – №. 17. – С. 65–66; Грибунов О.П., Нарыжный Е.В. Технический и процессуальный регламент использования цифровой фотосъемки при проведении осмотра места происшествия // Известия Тульского государственного университета. Экономические и юридические науки. – 2015. – № 3–2. – С. 62–67; Малыхин А.В., Малыхина Е.А. Цифровая фотография как эффективный способ современного технико-криминалистического обеспечения раскрытия, расследования и предупреждения преступлений // Криминалистика: вчера, сегодня, завтра. – 2021. – № 1 (17). – С. 102–108.

³⁹ Цифровая криминалистика: учебник для вузов / В.Б. Вехов [и др.]; под редакцией В.Б. Вехова, С.В. Зуева. – М.: Издательство Юрайт, 2021. – С. 302; Варданян А.В., Андреев А.С. Беспилотные летательные аппараты как сегмент цифровых технологий в преступной и посткриминальной действительности // Всероссийский криминологический журнал. – 2018. – Т. 12. – № 6. – С. 785–794.

происшествия по некоторым видам преступлений применяются дроны (БПЛА),⁴⁰ причем не только летательные, но и подводные дроны в необходимых ситуациях.⁴¹ Еще одним перспективным направлением являются средства трехмерной съемки, используемые для создания трехмерных панорам и моделей места происшествия⁴², а также применяемые в экспертной деятельности.⁴³

II. Качество расследования преступления зависит от его оперативного сопровождения. Использование ИТ в оперативно-розыскной деятельности также являются одними из перспективных направлений. Перечисленные выше ИТ, используемые при производстве следственных действий для поиска, обнаружения, изъятия и фиксации следов преступления, применяются в рамках проведения оперативно-розыскные мероприятия с целью поиска, обнаружения и фиксации ориентирующей информации. Здесь следует упомянуть также высокую роль информационных технологий, которые используются, когда оперативно-розыскное мероприятие проводится негласно, и их применение, согласно ст. 12 Федерального закона «Об оперативно-розыскной деятельности» от 12.08.1995 № 144-ФЗ, составляет государственную тайну. Осуществление таких оперативно-розыскных мероприятий, как прослушивание телефонных переговоров, снятие информации с технических каналов связи, получение компьютерной информации, производится с применением ИТ, в том числе позволяющих получать

⁴⁰ Кузнецов С.Е. Виды, приемы и методы криминалистической аэросъемки // Криминалистика – прошлое, настоящее, будущее: достижение и перспективы развития: материалы Международной научно-практической конференции (Москва, 17 октября 2019 года) / под общ. ред. А.М. Багмета. – М.: Московская академия Следственного комитета Российской Федерации, 2019. – С. 327–321.

⁴¹ Швец С.В. Осмотр места происшествия с использованием подводных дронов // Итоги научно-исследовательской работы за 2021 год: материалы Юбилейной научно-практической конференции, посвященной 100-летию Кубанского ГАУ / Отв. за выпуск А.Г. Коцаев. Краснодар, 2022. С. 784-785.

⁴² Агеев Н.В. Организационные средства и методы в методике расследования преступлений: дис. ... канд. юрид. наук. – Краснодар, 2022. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://kubsau.ru/upload/iblock/c6a/c6a86ecd9a687b2a8b12f4062209f58c.pdf>. – С. 138.

⁴³ Овсянников В.В. Перспективы использования 3D-сканирования в экспертной практике // Право и государство: теория и практика. – 2020. – № 12(192). – С. 234–236.

информацию при непосредственном, дистанционном доступе к ее носителю, а также промежуточных обслуживающих устройств⁴⁴.

III. Качественное расследование невозможно без использования криминалистически значимой информации, накапливаемой в специализированных базах данных. Под криминалистической регистрацией понимается научно разработанная система фиксации, накопления и обработки криминалистически значимой информации о преступлениях, лицах, их совершающих, о средствах и способах их действий. Она используется в целях раскрытия, расследования и предупреждения преступлений. Основное назначение – регистрация и розыск криминалистически значимых объектов⁴⁵.

ИТ позволили ускорить ввод, обработку, защиту и представление информации об объектах учета. Существующие криминалистические учеты были усовершенствованы, созданы автоматизированные информационно-поисковые системы, которые и являются информационной платформой их функционирования.

Функционирующие учеты классифицируются на виды: по функциональному назначению: статистические, оперативно-справочные, розыскные, криминалистические, экспертно-криминалистические учеты; по объектам учета: физических и юридических лиц; преступлений и предметов (следов); по централизации: международные – учеты Международной организации уголовной полиции «Интерпол»⁴⁶, федеральные,⁴⁷ региональные (зона обслуживания

⁴⁴ Омелин В.Н., Квитко А.В. Информационные технологии в оперативно-розыскной деятельности органов внутренних дел // Научный портал МВД России. – 2011. – № 4 (16). – С. 68–73; Осипенко А.Л. Новое оперативно-розыскное мероприятие «Получение компьютерной информации»: содержание и основы осуществления // Вестник Воронежского института МВД России. – 2016. – № 3. – С. 85–86.

⁴⁵ Вехов В.Б. Использование криминалистических учетов в раскрытии и расследовании преступлений // Повышение квалификации сотрудников правоохранительных органов зарубежных государств в образовательных учреждениях МВД России (из опыта Волгоградской академии МВД России): учеб. пособие / под общ. ред. В. И. Третьякова. – Волгоград: ВА МВД РФ, 2012. – С. 298-308.

⁴⁶ Приказ МВД РФ № 786, Минюста РФ № 310, ФСБ РФ № 470, ФСО РФ № 454, ФСКН РФ № 333, ФТС РФ № 971 от 06.10.2006 «Об утверждении Инструкции по организации информационного обеспечения сотрудничества по линии Интерпола» // <https://mvd.consultant.ru/documents/4375>

республики, края, области), местные (зона обслуживания городского и районного (муниципального) уровня); по месту расположения: Национальное центральное бюро Интерпола России и его подразделения на местах; Главный информационно-аналитический центр МВД России (ГИАЦ МВД России) и его подразделения на местах; Экспертно-криминалистический центр МВД России (ЭКЦ МВД России) и его подразделения на местах; центры оперативно-розыскной информации при МВД, УМВД, УВД субъектов РФ.

IV. Качество взаимодействия при осуществлении правоохранительной деятельности вообще, а также деятельности по раскрытию и расследованию преступлений, является обязательным условием их осуществления.

В 2012 году была утверждена Концепция создания единой системы информационно-аналитического обеспечения деятельности МВД России (ИСОД – совокупность используемых в МВД России автоматизированных систем обработки информации, программно-аппаратных комплексов и комплексов программно-технических средств, систем связи и передачи данных, необходимых для эффективного обеспечения деятельности⁴⁸).

Структурными компонентами ИСОД являются:⁴⁹

1. Интегрированная мультисервисная телекоммуникационная сеть (ИМТС).⁵⁰
2. Базовое информационно-технологическое обеспечение (подсистемы: централизованной обработки данных (ЦОД); автоматизированных рабочих мест (АРМ) пользователей; управления доступом к информационным системам

⁴⁷ Соглашение о взаимоотношениях министерств внутренних дел в сфере обмена информацией (Чолпон-Ата, 3 августа 1992 г.) Министерства внутренних дел Республики Армения, Республики Беларусь, Республики Грузия, Республики Казахстан, Республики Кыргызстан, Республики Молдова, Российской Федерации, Республики Таджикистан, Республики Узбекистан, Украины // <https://docs.cntd.ru/document/1901967>

⁴⁸ Апульцин В.А., Гонов Ш.Х., Лебедев В.Н., Петрова В.Ю. Информационные технологии управления и организация защиты информации: курс лекций. – М.: Академия управления МВД России, 2021. – С. 12–14.

⁴⁹ Цифровая криминалистика: учебник для вузов / В.Б. Вехов [и др.]; под редакцией В.Б. Вехова, С.В. Зуева. – М.: Издательство Юрайт, 2021. – С. 309–311.

⁵⁰ ИМТС обеспечивает удаленный доступ сотрудников ОВД к информационным ресурсам ИСОД, посредством использования 3G/4G/5G-сетей операторов сотовой связи, систем спутниковой и проводной связи, а также к сервисам ГЛОНАСС.

(СУДИС); информационной безопасности; навигационно-информационного обеспечения мониторинга и управления силами и средствами МВД России; информационно-аналитической поддержки принятия решений по направлениям деятельности МВД России; информационно-аналитического обеспечения деятельности оперативно-технических подразделений органов внутренних дел РФ).

3. Прикладные сервисы обеспечения повседневной деятельности подразделений МВД России (электронный документооборот (СЭД); электронная почта (СЭП); ведомственный информационно-справочный портал (ВИСП); закрытая видеоконференцсвязь (СВКС-М)).

4. Прикладные сервисы обеспечения оперативно-служебной деятельности подразделений МВД России: объединенная поисковая федеральная система генетической идентификации «Ксенон-2»; централизованная интегрированная автоматизированная дактилоскопическая информационная система (ЦИАДИС); информационно-поисковый сервис «Следопыт-М»; обеспечения деятельности дежурных частей (СОДЧ); обеспечения охраны общественного порядка (СООП); федеральная информационная система Госавтоинспекции (ФИС ГИБДД-М); обеспечения экономической безопасности (СЭБ); сервис Национального центрального бюро Интерпол (СОДИ); сервис экспертно-криминалистической деятельности (ЕАИС ЭКП); обеспечения повседневной деятельности Главного управления собственной безопасности МВД России (СОПД ГУСБ); автоматизированная система сбора и обработки информации о состоянии преступности, расследовании уголовных и иной служебно-оперативной деятельности органов внутренних дел «МОСТ».

5. Сервисы и подсистемы поддержки взаимодействия подразделений МВД России с населением, а также межведомственного взаимодействия с целью предоставления государственных услуг: предоставления государственных услуг (СПГУ); система централизованного учета оружия (СЦУО); единый банк данных архивной информации «Ретроспектива»; интегрированный банк данных централизованных учетов «Модернизация ИБД».

Реализация данного проекта осуществляется поэтапно. На сегодняшний день большая часть работы выполнена, реализуются планы на 2022–2023 гг.:⁵¹ а) создание конструктора учетов и биометрической платформы ИСОД МВД России; б) интеграция в инфраструктуру ИСОД МВД России сервиса геоинформационной платформы и ведомственных информационных систем, разработанных и введенных в эксплуатацию; в) совершенствование правовых, нормативно-технических, организационно-методических и иных основ в сфере разработки, внедрения, эксплуатации и развития ИСОД МВД России и её компонентов; г) повышение доли использования отечественного и свободно распространяемого программного обеспечения; д) создание компонента единого сервиса выполнения государственных функций МВД России «Подсистема «Администрирование доходов»; е) создание и развитие сервиса ведомственной правовой статистики.

Заключительный этап (2024 г.) предусматривает: создание единой информационно-аналитической платформы ИСОД МВД России; профессиональная подготовка и переподготовку специалистов по эксплуатации и сопровождению информационных и телекоммуникационных систем, а также средств и систем защиты информации; совершенствование правовых, нормативно-технических, организационно-методических и иных основ; миграция данных ведомственных информационных систем на единую информационно-аналитическую платформу ИСОД МВД России.⁵²

В 2015 г. в рамках исполнения Государственного контракта от 03.12.2013 № 0410/123 Министерством связи и массовых коммуникаций РФ начато создание единой информационно-аналитической системы Следственного комитета РФ (аналог ИСОД МВД России).

Последующее использование ИТ в межведомственном взаимодействии правоохранительных органов обуславливает объединение ведомственных

⁵¹ Апульцин В.А., Гонов Ш.Х., Лебедев В.Н., Петрова В.Ю. Информационные технологии управления и организация защиты информации: курс лекций. – М.: Академия управления МВД России, 2021.

⁵² Кубасов И.А. Проблемные вопросы и направления развития единой системы информационно-аналитического обеспечения деятельности МВД России // Охрана, безопасность, связь. – 2020. – № 5-3. – С. 210–217.

информационно-аналитических систем на единой информационной платформе, так как это диктуется целями и задачами деятельности этих органов, что значительно увеличит качество их работы.

V. В судебно-экспертной деятельности ИТ используются уже более 50 лет.⁵³ Они осуществляется по следующим направлениям: ИТ, используемые для автоматизации сбора и обработки экспериментальных данных, получаемых в ходе физико-химических, почвоведческих, биологических и других исследований методами хроматографии, масс-спектрометрии, ультрафиолетовой, инфракрасной спектроскопии, рентгеноспектрального, рентгеноструктурного, атомного спектрального и других видов анализа;⁵⁴ создание банков данных и автоматизированных информационно-поисковых систем (АИПС) по конкретным объектам экспертизы с использованием ИТ для накопления, обработки больших массивов информации и выдаче по запросу соответствующих данных;⁵⁵ ИТ, применяемые для анализа изображений при проведении экспертных исследований (почерковедческих, дактилоскопических, трасологических, баллистических, портретных) для решения идентификационных и диагностических задач; использования ИТ при проведении экспертиз (пожарно-технических, взрывотехнических, автотехнических и др.) для выполнения расчетов по формулам и моделирования условий протекания исследуемого явления;⁵⁶

⁵³ Россинская Е. Р., Галяшина Е. И., Зинин А. М. Теория судебной экспертизы (Судебная экспертология): учебник / под ред. Е. Р. Россинской. 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Норма; Инфра-М, 2020. – С. 48–49.

⁵⁴ Россинская Е.Р. Теория информационно-компьютерного обеспечения судебно-экспертной деятельности как новая частная теория судебной экспертологии // Вестник Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА). – 2022. – № 2 (90). – С. 27-40.

⁵⁵ См.: Россинская Е.Р. Использование ЭВМ для оптимизации формы и содержания заключения эксперта // Вопросы теории криминалистики и экспертно-криминалистические проблемы: сб. трудов ВНИИ МВД СССР. – М., 1990; Эджубов Л. Г. Основные направления использования компьютерных технологий // Автоматизация правоохранительных систем: материалы Международной конференции. – М., 1993.

⁵⁶ См.: Бондаренко Р.В. Применение информационных технологий при исследовании и использовании следов рук при раскрытии и расследовании преступлений: дис. ...канд. юрид. наук. – М., 2003; Меретуков Г.М., Швеи С.В., Гусев А.В. Производство судебной экспертизы и проблемы судебно-экспертной деятельности: учеб. пособие. – Краснодар: КубГАУ, 2018.

использование ИТ для поддержки принятия решений в судебной экспертизе не только для автоматизации исследования, но и экспертного заключения.⁵⁷

Как справедливо отмечают ученые, процессы цифровизации в судебно-экспертной деятельности дали новый импульс развитию направлений использования ИТ – систем искусственного интеллекта (программных комплексов автоматизированного решения экспертных задач).⁵⁸

VI. В 70-х гг. XX в. А.П. Сырововым и А.М. Лариным был разработан и предложен к применению сетевой метод планирования расследования. На практике данный метод практически не применялся, так как процесс его осуществления был сложен и занимал много времени.⁵⁹ В это же время была разработана и применялась программа действий следственной группы, выезжающей на место происшествия по различным видам преступлений.⁶⁰ В дальнейшем вопросами программирования деятельности следователя по расследованию преступлений, автоматизацией ее за счет применения компьютерной техники занимались Л.Г. Видонов, Н.А. Селиванов, Л.А. Соя-Серко, А.А. Эйсман и многие другие ученые-криминалисты.⁶¹ Так, Н.А. Селиванов провел анализ и обобщение следственной практики по расследованию убийств, провел кодировку полученного результата. Итогом проделанной работы стала публикация проведенных исследований в сборниках «Следственная

⁵⁷ Россинская Е. Р. Использование ЭВМ для оптимизации формы и содержания заключения эксперта // Вопросы теории криминалистики и экспертно-криминалистические проблемы: сб. трудов ВНИИ МВД СССР. – М., 1990.

⁵⁸ Ищенко Е.П., Водянова Н.Б. Алгоритмизация следственной деятельности. – М., 2010; Степаненко Д.А., Бахтеев Д.В., Евстратова Ю.А. Использование систем искусственного интеллекта в правоохранительной деятельности // Всероссийский криминологический журнал. – 2020. – Т. 14. – № 2. – С. 206–214.

⁵⁹ Кукушкин Ю.А. Общие вопросы организации следственной работы. – Волгоград, 1975. – С. 23–24.

⁶⁰ Грицаев С.И. Организационные функции следователя: криминалистический аспект: монография. – Краснодар: КубГАУ, 2016. – С. 48.

⁶¹ См.: Видонов Л. Г. Криминалистические характеристики убийств и системы версий о лицах, совершивших убийства без очевидцев. – Горький, 1978; Ищенко Е.П. Алгоритмизация расследования // Соц. законность. – 1990. – № 3; Сергеев Л.А., Соя-Серко Л.А., Якубович Н.А. Планирование расследования. – М., 1975; Селиванов Н.А., Соя-Серко Л.А. Расследование убийств. – М., 1994; – Эйсман А.А. Теоретические вопросы программирования расследования // Вопросы борьбы с преступностью. – Вып. 46. – М., 1987.

практика». Используя эту информацию, следователи получили возможность находить криминалистические рекомендации по расследуемым ими убийствам, находя аналогичную следственную ситуацию в справочнике, то есть практические работники «получили фактическое обоснование для принятия решения в виде опыта аналогичного расследования» (ИТ поддержки принятия решений).⁶² По сути, проводимыми исследованиями было установлено, что основные элементы организации, планирования и методики расследования преступлений можно типизировать и изложить в виде программ и алгоритмов.⁶³

Развитие информационных технологий и их интеграция в деятельность следователя, а также исследования ученых-криминалистов позволяют сделать шаг от информационно-справочного программного комплекса «Автоматизированное рабочее место следователя» (АРМ «Досудебное производство»), который оптимизировал деятельность следователя по документированию и фиксации информации при расследовании преступлений⁶⁴, к созданию и активному применению АИС в виде автоматизированных методик расследования отдельных видов преступлений.⁶⁵ Эти методики включают в себя: актуальную информацию об элементах криминалистической характеристики преступления (типовая компьютерная модель преступления); перечень обстоятельств, подлежащих установлению при расследовании данного вида или группы преступлений; типичные следственные ситуации первоначального этапа расследования; типовые следственные версии; алгоритмы следственных, проверочных, организационно-подготовительных, процессуальных и иных действий, производимых в

⁶² Грицаев С.И., Помазанов В.В., Заболотная Ю.А. Компьютеризация целеопределения и планирования расследования // Политематический сетевой электронный научный журнал Кубанского государственного аграрного университета [Электронный ресурс]. – Краснодар: КубГАУ, 2015. – № 04 (108). Режим доступа: <http://ej.kubagro.ru/2015/04/pdf/36.pdf>

⁶³ Зеленский В. Д. Основы компьютеризации расследования. – Краснодар, 1999. – С. 14.

⁶⁴ Разумовская Е.А. Оптимизация труда следователя путем использования программного комплекса «Автоматизированное рабочее место следователя» // Вестник криминалистики. – М., 2008. – Вып. 1 (25). – С. 98; Разумовская Е.А., Ялышев С.А. Электронное уголовное дело: преимущества и нерешенные проблемы // Вестник криминалистики. – М., 2008. – Вып. 2 (26). – С. 31.

⁶⁵ Вехов В.Б. Автоматизированные методики расследования преступлений как новое направление в криминалистической технике // Известия Тульского государственного университета. Экономические и юридические науки. – 2016. – № 3–2. – С. 8–11.

конкретных следственных ситуациях для их разрешения, и др. Они представляют собой автоматизированные информационные системы поддержки принятия следователем решений по организации и планированию расследования в целом, а также следственных действий и тактических операций, производимых в рамках данного расследования; по тактике производства следственных действий; по методике расследования. Данные АИС могут реализовываться на базе стационарных аппаратно-программных комплексов, а также в виде приложений для смартфонов.⁶⁶

Таким образом, основными направлениями использования ИТ в расследовании и раскрытии преступлений являются: 1) использование ИТ для поиска, обнаружения, изъятия и фиксации криминалистически значимой информации при производстве следственных действий и ее предварительного исследования; 2) использование ИТ для поиска, обнаружения, изъятия и фиксации криминалистически значимой информации при проведении оперативно-розыскных мероприятий и ее предварительного исследования; 3) использование ИТ для регистрации и розыска криминалистически значимых объектов (автоматизированные статистические, оперативно-справочные, розыскные, криминалистические, экспертно-криминалистические учеты; многофункциональные автоматизированные системы, в которых имеется функция регистрации и розыска криминалистически значимых объектов; учеты, которые непосредственно с деятельностью по расследованию и раскрытию преступлений не связаны, так как в них отсутствует функция регистрации и розыска криминалистически значимых объектов); 4) использование ИТ для обеспечения ведомственного и межведомственного взаимодействия правоохранительных органов, а также дистанционного производства следственных действий (допрос, очная ставка, опознание); 5) использование ИТ в судебно-экспертной деятельности; 6) использование ИТ в организации и планировании расследования,

⁶⁶ Бахтеев Д. В. Мобильное приложение «CrimLib.info – Справочник следователя» для устройства на iOS. Свидетельство о регистрации программы для ЭВМ 2021614227, 22.03.2021.

организационно-тактическом обеспечении производства следственных действий и в методике расследования отдельных видов и групп преступлений.

Следует констатировать данность: широкий диапазон применения ИТ в расследовании и раскрытии преступлений. При этом необходимо отметить препятствия (правовые, организационные, технические и др.), тормозящие этот процесс: недостаточное оснащение соответствующей аппаратурой территориальных подразделений правоохранительных органов; небольшое количество исследований по прикладному использованию ИТ в следственной деятельности (большинство научных работ касается использования ИТ в судебно-экспертной деятельности); недостаточная регламентация использования ИТ в УПК РФ в рамках проведения расследования, а также недостаточная разработка вопросов организации и методики их применения (небольшой объем научно-практических рекомендаций по эффективному применению ИТ субъектами расследования);

С учетом того, что процесс развития ИТ будет продолжаться быстрыми темпами, потребуются осуществить следующие задачи: провести унификацию понятийного аппарата в данной области знания; процессуально закрепить использование ИТ в работе с доказательственной информацией при ее поиске, обнаружении, изъятии, фиксации и исследовании; осуществить профессиональную подготовку юристов с учетом активного применения ими в своей профессиональной деятельности, в том числе и следственной, ИТ и научно-технических средств. Современный работник правоохранительных органов должен в полной мере знать понятийный аппарат данной области, а также иметь умения применять ИТ в своей профессиональной деятельности; разработать «Электронное уголовное дело» (переход на фиксацию следственных действий, составление иных документов в электронной форме; разработка удобного и надежного способа удостоверения электронных документов; обеспечение возможности дистанционного движения материалов уголовного дела между следственным органом, органом дознания, прокуратурой и судом в рамках и объемах производства предварительного следствия; реализация возможности

удаленного доступа к материалам уголовного дела иных участников расследования (потерпевшего, подозреваемого и др.) в рамках и объемах, предусмотренных УПК РФ).

1.3 Общая характеристика и основные направления использования информационных технологий в расследовании дорожно-транспортных происшествий

Рассматривая общую характеристику использования информационных технологий в расследовании дорожно-транспортных происшествий, мы будем придерживаться предложенной нами классификации, основанной на составных частях (аспектах) деятельности по расследованию преступлений: познавательный, удостоверительный, организационный. Таким образом, с учетом специфических особенностей механизма дорожно-транспортных происшествий и особенностей их расследования следует активно использовать информационные технологии:

I. Для поиска, обнаружения, изъятия и фиксации криминалистически значимой информации (следов преступления, ориентирующей информации и др.):

1) Цифровые технические средства поиска следов дорожно-транспортного происшествия. Специфика расследования дорожно-транспортных происшествий проявляется уже при проведении осмотра места происшествия. Объектом осмотра в данном случае является участок местности значительной площади, на котором находится большое количество следов ДТП. Кроме того, устраняются различные негативные последствия ДТП (оказание первой помощи пострадавшим, освобождение проезжей части от поврежденных транспортных средств для возобновления дорожного движения и др.), что может привести к уничтожению следов ДТП. Повышению качества осмотра места ДТП и сокращению времени его производства способствует применение цифровых технических средств поиска следов. Данные технические средства могут использоваться в ходе проведения осмотра места происшествия и других следственных действий. Так, цифровая рулетка и лазерный дальномер применяются для установления размеров

помещений, участков местности, протяженности объектов и расстояний между ними в любом следственном действии, при проведении которого это необходимо; металлоискатель с цифровым дисплеем применяется для обнаружения металлических объектов при производстве осмотра места происшествия и обыска; видеоэндоскоп применяется для отыскания следов и объектов в местах, доступ к которым затруднен, при производстве осмотра места происшествия, предметов, транспортных средств и обыска; при производстве обыска применяются: а) цифровое георадарное оборудование (устройство, которое позволяет обнаружить предмет под землей, показывает его контур и глубину залегания); б) цифровой тепловизор (устройство, позволяющее бесконтактно измерить температуру, что позволяет обнаруживать скрывающихся в помещении людей и иные сокрытые объекты); в) цифровые портативные газоанализаторы (устройства для измерения количества, состава и концентрации одного измеряемого газа или группы измеряемых газов или паров в газовой смеси, используются для отыскания взрывчатых и наркотических веществ, трупов и т.д.); г) нелинейный локатор цифровой и многофункциональные поисковые приборы (предназначены для поиска скрытно установленных радиомикрофонов, исполнительных устройств самодельных взрывных устройств (СВУ), средств аудио- и видеозаписи, находящихся как во включенном, так и в выключенном состоянии, а также SIM – карт);

При проведении осмотра места происшествия и других видов осмотра, а также обыска возможно осуществление предварительного исследования объектов для установления их подлинности и компонентов, входящих в их состав. При этом применяются: портативный Рамановский спектрометр (прибор обеспечивает оперативную идентификацию химических веществ и соединений, включая опасные химические агенты, взрывчатые вещества, фармацевтические препараты и пр., в жидком, твердом и сыпучем виде методом спектроскопии комбинационного рассеяния); криминалистический компьютеризированный микроскоп сравнения для исследования микроследов.

2) Общеизвестные ИТ-технологии поиска ориентирующей информации об участниках ДТП, транспортных средствах и иных объектах, имеющих значение для уголовного дела, в открытых ресурсах сети Интернет. На январь 2022 года из 145,9 млн россиян 129,8 млн пользуются Интернетом (89 %); 106 млн пользуются социальными сетями (72,7 %): для общения с друзьями и близкими (58,7 %), чтения новостей (39,5 %), поиска информации о товарах, услугах (26,9 %). В среднем житель России проводит в Сети около 7 часов 50 минут в сутки.⁶⁷ Это позволяет работникам правоохранительных органов оперативно получать информацию о личности свидетелей, потерпевших, подозреваемых из открытых ресурсов сети Интернет, используя общеизвестные поисковые системы.⁶⁸ Возможно получить сведения о роде деятельности, материальном положении, интересах, привычках, круге общения человека, причем установление данных сведений занимает 2,5–3 часа.⁶⁹ О необходимости наличия алгоритма, механизма такого поиска в следственных органах указывал ряд ученых-криминалистов.⁷⁰

Представляется, что поиск сведений о человеке следует осуществлять: а) запрос о конкретном человеке (Ф.И.О.) в поисковой системе (Google, Яндекс, Mail.ru, Рамблер и др.); б) поиск по фотоизображению человека через онлайн-сервис (Search4faces, Eye of God, Google Images, Yandex Images, TinEye); в) поиск по номеру сотового телефона и адресу электронной почты конкретного лица (в Telegram есть масса ботов, которые можно использовать: https://t.me/GetCont_bot: выдает имя пользователя; <https://t.me/avinfobot>: определяет номер авто; https://t.me/mailsearcher_bot: выдает имя пользователя по базам данных e-mail;

⁶⁷ Чуранов Е. Интернет в России в 2022 году: самые важные цифры и статистика [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.web-canape.ru/business/internet-v-rossii-v-2022-godu-samye-vazhnye-cifry-i-statistika/>

⁶⁸ Гайдин А.И. Использование информационных ресурсов Интернет в расследовании преступлений // Уголовно-процессуальные и криминалистические проблемы борьбы с преступностью: Всерос. науч.-практ. конф. – Воронеж, 2016. – С. 89–92.

⁶⁹ Олиндер Н.В., Гамбарова Е.А. Проблемные вопросы поиска и восприятия информации о человеке в сети Интернет и ее использовании при расследовании преступлений // Юридический вестник Самарского университета. – 2016. – Т. 2. – № 4. – С. 55–59.

⁷⁰ Степаненко Д.А. Алгоритмизация поисково-познавательной деятельности лица, ведущего расследование: основания, возможности, проблемы // Российский следователь. – 2016. – № 10. – С. 3–7.

<https://t.me/numberPhoneBot>: выдает адрес и имя пользователя и др.); г) поиск на сервисах: Федеральной службы судебных приставов – сервис РосДолги; ФНС России – сайта Госналоги (по ИНН) и др.; д) поиск информации о человеке непосредственно в социальных сетях (ВКонтакте, Одноклассники и др.).

Алгоритм анализа страницы в социальных сетях может быть следующим: а) изучение открытой информации профиля (фотографий, комментариев пользователя и гостей и др.); б) просмотр раздела «Друзья»; в) просмотр раздела «Подписки»; г) просмотр раздела «Сообщества».

Для поиска ориентирующей информации о человеке могут использоваться мобильные приложения, например, приложение GetContact. Оно определяет круг связей лица, копируя все контакты из телефона и показывая, как номер записан у других пользователей.

3) Информационные технологии поиска цифровой информации (цифровых следов). К ним относятся цифровые, программные и программно-аппаратные технические средства для выявления и извлечение информации из: а) камер видеонаблюдения, зафиксировавших ДТП; б) видеорегистраторов транспортных средств (ТС), участвовавших в ДТП и/или двигавшихся в этот момент по данному участку улично-дорожной сети; в) смартфонов участников ДТП (например, данные геолокации, указывающие на местоположение и маршрут передвижения смартфона и соответственно его владельца в определенный временной промежуток); г) бортовых компьютеров ТС участников ДТП.

В настоящее время практически все ТС оснащены электронными устройствами, предназначенными, в том числе, для сбора информации о качестве работы узлов и систем. Функционал бортового компьютера ТС зависит от его вида: универсальный, сервисный (диагностический), маршрутный, управляющий. Большинство бортовых компьютеров регистрируют следующие параметры: расход и среднее потребление топлива; общее время в дороге; суммарное и текущее расстояние поездки; отображение маршрута движения; поломки системы ТС; износ колодок тормозной системы; уровень рабочих жидкостей (масла, антифриза и т.д.); диагностику систем машины и хранение информации.

Кроме того, на ТС, оборудованных подушками безопасности, управление ими осуществляется блоками управления Airbag (SRS), включая регистратор данных о событиях Event Data Recorder (EDR). EDR включается по датчику удара или по раскрытию подушек безопасности и записывает данные о скорости движения ТС при аварии, применении тормоза и т.п. в течении периода от 5 секунд до аварийного события до 1 секунды после него.

Программные и программно-аппаратные технические средства, предназначенные для выявления и извлечения информации из перечисленных устройств, позволяют преодолевать средства защиты доступа этих устройств, а также восстанавливать поврежденные и (или) удаленные записи.

4) Наиболее широко в настоящее время для фиксации следов и обнаруженной информации, а также хода следственных действий при расследовании ДТП применяется цифровая фото- и видеосъемка. Положительными моментами замены пленочной фотосъемки цифровой являются: а) значительное упрощение процесса получения фотоснимков и существенное сокращение необходимого для этого времени (процесс распечатки фотоснимка на фотопринтере занимает от нескольких секунд до 2 минут в зависимости от качества фотоснимка); б) возможность следователя в реальном времени производимого следственного действия с применением цифровой фотосъемки оценить качество полученных фотоснимков и в случае необходимости повторить запечатление следов и иных объектов.

Использование цифровой видеозаписи для фиксации таких следственных действий, как допрос, проверка показаний на месте, как отмечает С.Ю. Скобелин, позволяет решать следующие задачи:⁷¹ следователь имеет возможность полностью сосредоточиться на достижении целей следственного действия, тактике его производства, анализе его хода и оперативном реагировании на это путем корректировки запланированных тактических приемов, а не заниматься механическим составлением протокола; позволяют следователю осуществить

⁷¹ Скобелин С.Ю. Использование цифровых технологий при доказывании преступной деятельности // Российский следователь. – 2019. – № 3. – С. 26–28

неоднократное восприятие хода и содержания следственного действия; осуществляемый при этом анализ может позволить выявить ранее незамеченные детали, проявившиеся в поведении участника следственного действия, его реакции (невербальные и вербальные) на поставленные следователем вопросы или примененные им тактические приемы; нейтрализовать противодействие подозреваемого (обвиняемого) в случае изменения им показаний и утверждения, что в отношении него со стороны следователя применялось недопустимое психологическое воздействие (видеозапись следственного действия будет являться источником информации, отражающим, в том числе, психическое и физическое состояние подозреваемого (обвиняемого) в случае установления обстоятельств дачи показаний и проведения иных следственных действий, назначения судебно-психологической экспертизы психологического воздействия⁷²).

5) Для фиксации речи при проведении следственных действий при расследовании ДТП целесообразно использовать цифровые диктофоны. Их повсеместно используют при проведении таких следственных действий, как допрос, очная ставка, проверка показаний на месте, предъявление для опoznания, контроль и запись переговоров, получение образцов для сравнительного исследования и др. Положительные моменты использования данного средства фиксации аналогичны тем, которые имеют место при осуществлении цифровой видеозаписи при проведении следственных действий: следователь не отвлекается от производства следственного действия для составления протокола, само же его составление по полученной звукозаписи обеспечивает полноту, хронологическую последовательность, безошибочность фиксации.⁷³ Следует также отметить высокую технологичность современного диктофона, которая позволяет решать проблемы и сложности, которые возникающие при проведении следственных

⁷² Грицаев С.И., Влезько Д.А., Шевель Д.В. Использование психологических знаний в расследовании преступлений: учеб. пособие. – Краснодар: КубГАУ, 2013. – С. 131, 136.

⁷³ Веселова Ю.А. Протоколирование и дополнительные методы фиксации доказательств в уголовном судопроизводстве: дис. ... канд. юрид. наук. – СПб., 2005. – С. 69; Цифровая криминалистика: учебник для вузов / В.Б. Вехов [и др.]; под редакцией В.Б. Вехова, С.В. Зуева. – М.: Издательство Юрайт, 2021. – С. 262.

действий: наличие в самом диктофоне технологий шумоочистки (подавления шума толпы, шума музыки, нестационарных шумов, импульсных шумов и др.) позволяет производить звукозапись высокого качества в процессе проведения следственного действия не только в помещении, но и на открытой местности, а также использовать полученную запись голоса и речи конкретного лица при проведении фоноскопического исследования; малые размеры устройства, время записи (от 8 часов до 95 суток в зависимости от качества записи), продолжительность работы (время автономной работы может достигать 100 часов)⁷⁴ – все это способствуют его применению при проведении следственных действий в полевых условиях; возможности записи речи на различных расстояниях от объекта, прослушивания записи через наушники при их расшифровке, контроля качества записи во время проведения (мониторинг), регулировки чувствительности микрофона в условиях меняющейся интенсивности звука, подключения диктофона к телефонной линии через телефонный адаптер, защиты от устройств, подавляющих аудиозапись,⁷⁵ позволяют эффективно использовать данное устройство при проведении оперативно-розыскных мероприятий (опрос, сбор образцов для сравнительного исследования, прослушивание телефонных переговоров, оперативный эксперимент и др.) и следственного действия – контроля и записи переговоров; использование пароля закрывает возможность доступа к записанным на диктофон файлам посторонним лицам; наличие встроенных технологий облегчает и ускоряют работу следователя с полученной фонограммой записи: USB (Universal Serial Bus) – последовательный интерфейс для передачи данных между компьютером и периферийным устройством; обозначение конкретного фрагмента записи уникальной меткой (индексом) позволяет моментально отыскать нужное место в фонограмме; технологии распознавания текста и перевода его в речь и конвертации речи в текст.

⁷⁴ Цифровые Диктофоны – характеристики и термины [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://laukar.com/articles/306>

⁷⁵ Цифровые Диктофоны – характеристики и термины [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://laukar.com/articles/306>

6) Значительный объем следственных действий при расследовании ДТП производится на открытой местности, следовательно, возможно использование программ конвертации речи в текст или транскриберов (устройств, позволяющих значительно ускорить документирование звуко- и видеозаписей). Применяются в форме программ, устанавливаемых на компьютер, ноутбук, в форме приложений на смартфоне или отдельных программно-аппаратных комплексов, записывающих и распознающих устную речь следователя или другого участника следственных действий.⁷⁶

7) Адаптация и последующее повсеместное использование «иных технологий» в процессе производства следственных действий, оперативно-розыскных мероприятий при расследовании ДТП. В практике расследования ДТП применение беспилотных летательных аппаратов (БПЛА) для осуществления фотосъемки места происшествия следует развивать более активно, в первую очередь это определяется уже указанной выше его обстановкой и следовой картиной. Причем это как фиксация с БПЛА места ДТП на цифровую фото- или видеокамеру, так и проведение фиксации с БПЛА на сферическую камеру (камеру кругового обзора) и получение компьютерной сферической панорамы (фотограмметрия).⁷⁷ По полученному набору фотоснимков с помощью компьютерных средств создается трёхмерная модель места ДТП и прилегающей к нему территории (цифровая копия места происшествия), в которой отражены все элементы обстановки, размеры объектов и расстояния между ними. Кроме того, цифровая копия места происшествия позволяет детально визуально анализировать обстановку ДТП (при построении следственных версий, подготовке к производству следственных действий и др.) и осуществлять компьютерное моделирование процессов, происходивших во время ДТП (при производстве судебных экспертиз). Трёхмерную модель места ДТП можно также

⁷⁶ Вахмянина Н.Б., Иванов Э.А. Возможности использования программ-транскрайберов при производстве следственных действий // Российский следователь. – 2019. – № 2. – С. 6–9.

⁷⁷ Арсентьева С.С., Морозов С. А. Использование метода сферической фиксации места происшествия Вестник Челябинского государственного университета. Серия: Право. – 2019. – Т. 4. – № 2. – С. 33-36.

получить, осуществив с БПЛА воздушное лазерное сканирование⁷⁸ (метод съемки, основанный на использовании лазерных излучателей для измерения расстояния до поверхности).

Сократить временной промежуток между моментом ДТП и началом осмотра места происшествия (ОМП) возможно, в том числе, с использованием БПЛА. По получении информации о произошедшем ДТП, представляется целесообразным отправлять на место БПЛА, оснащенный видеокамерой. С учетом высокой загруженности автомобильных дорог, в большинстве случаев БПЛА прибудет на место ДТП раньше следственно-оперативной группы и работников ГИБДД. Оператор БПЛА получит возможность наблюдения за событиями, происходящими на месте ДТП, и осуществит их видеофиксацию, что позволит фиксировать внесение изменений в обстановку места ДТП, получать информацию о виновниках ДТП, пытающихся скрыться с места происшествия, и т.д.

II. Качественное расследование ДТП невозможно без использования криминалистически значимой информации, накапливаемой в специализированных базах данных.

В ГИАЦ при МВД России созданы и в настоящее время эксплуатируются на базе единой системы информационно-аналитического обеспечения деятельности МВД России (ИСОД) следующие автоматизированные информационно-поисковые системы: «Центр» (учет подозреваемых, обвиняемых, осужденных лиц и преступлений; похищенных и изъятых номерных документов и вещей; поддельных пластиковых карт и дорожных чеков); «Сейф» (учет хищений ценностей из металлических хранилищ, металлических запираемых шкафов, сейфов и банковских ячеек); «Опознание» (учет и идентификация лиц, пропавших без вести, неопознанных трупов, лиц, не способных по состоянию здоровья или возрасту сообщить данные о своей личности); «ФР-Оповещение» (функционирует на основе ИТ искусственного интеллекта, в автоматическом режиме осуществляет

⁷⁸ Зубенко Е.В., Гирийчук В.В., Гунькин И.В. Осмотр места дорожно-транспортного происшествия, сопряженного с оставлением потерпевшего в опасности: тактика проведения и перспективы использования инновационных технологий // Криминалистика: вчера, сегодня, завтра: сборник научных трудов. Вып. 6. Иркутск, 2015. С. 94–106.

централизованный учет и информационно-телекоммуникационный поиск лиц, объявленных в федеральный и межгосударственный розыск); «Оружие» (учет и поиск утраченного, выявленного огнестрельного оружия, боеприпасов, взрывчатых веществ и взрывных устройств); «Розыск» (учет и поиск утраченных, угнанных транспортных средств, а также проверка их на причастность к совершению преступления); «Антиквариат» (учет и розыск похищенных предметов, имеющих особую историческую и культурную ценность); «АдмПрактика» (учет административных правонарушений, допущенных иностранными гражданами и лицами без гражданства, пребывающими на территории РФ); «Преступление» (учет преступлений, совершенных на территории РФ иностранными гражданами и лицами без гражданства, а также в отношении них) и др.⁷⁹

Используются ИТ для обеспечения автоматизированного формирования, ведения и использования экспертно-криминалистических учетов. Формирование и использование экспертно-криминалистических учетов осуществляется следователями, дознавателями, сотрудниками оперативных подразделений, а также сотрудниками экспертно-криминалистических подразделений органов внутренних дел в пределах их компетенции. Ведение осуществляется сотрудниками ЭКП и представляет собой деятельность по систематизации и размещению в информационной среде экспертно-криминалистической информации об объектах учета, позволяющей осуществить ее использование в целях раскрытия, расследования и предупреждения преступлений.⁸⁰

На учет подлежат информация о следующих криминалистически значимых объектах: следы рук неустановленных лиц, изъятые с мест преступлений; пули, гильзы и патроны со следами нарезного ручного стрелкового огнестрельного

⁷⁹ Цифровая криминалистика: учебник для вузов / В.Б. Вехов [и др.]; под редакцией В.Б. Вехова, С.В. Зуева. – М.: Издательство Юрайт, 2021. – С. 362–363. Грицаев С.И., Помазанов В.В. Автоматизированное рабочее место следователя при производстве расследования: возможности и применение // Российский следователь. – 2019. – №2. – С. 10–14.

⁸⁰ Приказ МВД РФ от 10 февраля 2006 года № 70 «Об организации использования экспертно-криминалистических учетов органов внутренних дел Российской Федерации» (с изменениями на 11 сентября 2018 года) // <https://docs.cntd.ru/document/901969840>

оружия, изъятые с мест происшествий и преступлений; контрольные пули и гильзы утраченного служебного, гражданского огнестрельного оружия с нарезным стволом, боевого ручного стрелкового оружия; самодельное (переделанное) оружие; самодельные взрывные устройства и их части; поддельные денежные билеты, бланки ценных бумаг и документов; поддельные монеты; следы подошв обуви; следы орудий взлома; следы протекторов шин транспортных средств; субъективные портреты устанавливаемых и (или) разыскиваемых лиц; микрообъекты (микроволокна, частицы лакокрасочных покрытий, полимеров и металла); черепа неопознанных трупов, установить личность которых иными способами не представляется возможным.

Следует отметить, что АИС, обеспечивающие функционирование экспертно-криминалистических учетов, также используются при подготовке и производстве экспертных исследований в экспертных учреждениях.

В расследовании и раскрытии дорожно-транспортных происшествий применяются иные многофункциональные автоматизированные системы, в которых имеется функция регистрации и розыска криминалистически значимых объектов:

- аппаратно-программный комплекс «Поток» (предназначен для розыска транспортных средств по их государственным регистрационным знакам, виду, модели, цвету кузова, а также контроля соблюдения водителями правил дорожного движения и оформления в автоматическом режиме комплекта юридических документов, подтверждающих факт их нарушения⁸¹). Существует в стационарном и мобильном (АПК «ПОТОК» (мобильный))⁸² вариантах.

- стационарный аппаратно-программный комплекс автоматического распознавания государственных регистрационных знаков транспортных средств и фиксации нарушений ПДД «АвтоУраган ВСМ2» (для автоматического считывания и идентификации государственных регистрационных знаков

⁸¹ АПК «Поток» // Официальный сайт ЗАО «РОССИ» URL: <https://rossi-potok.ru/ru/>

⁸² АПК «Поток» (мобильный) // Официальный сайт ЗАО «Оливера» URL: https://n-olivera.ru/gibdd/index.php?tb=ident_auto&id=2

транспортных средств, архивирования и хранения этой информации, проверки распознанных номерных знаков по подключенным базам данных и передачи информации об обнаружении оператору, а также фиксации в автоматическом режиме нарушений правил дорожного движения⁸³).

– аппаратно-программный комплекс «Безопасный город» (совокупность государственных и иных информационных систем эргатического и эрготехнического характера в области обеспечения общественной безопасности, правопорядка и безопасности среды жизнедеятельности, объединенных в единое информационное пространство).

Использование перечисленных АПК в расследовании позволяет:

- устанавливать: а) лиц, совершивших преступление; б) лиц, управлявших транспортным средством, и лиц, сидевших на переднем пассажирском сиденье;
- идентифицировать лиц, находящихся в розыске;
- восстановить последовательность и хронологию события, определить маршрут движения лица и транспортного средства посредством анализа записей с учетом места нахождения видеокамер системы;
- использовать хранящиеся в базе данных АПК фото- и видеозаписи в качестве доказательств в уголовном судопроизводстве.

Также для получения необходимой информации в процессе расследования дорожно-транспортных происшествий следователи и оперативные работники используют автоматизированные информационно-поисковые системы, которые непосредственно с данной деятельностью не связаны (в них отсутствует функция регистрации и розыска криминалистически значимых объектов). Но круг устанавливаемых в расследовании обстоятельств достаточно широк и разнообразен, поэтому может возникнуть необходимость в получении информации медицинского, банковского, промышленно-хозяйственного характера, о соединениях между абонентами сотовой связи и др. Такие АИПС

⁸³ АПК «АвтоУраган ВСМ2» Официальный сайт Компания «Технологии Распознавания» URL: <https://avtouragan.ru/>

используются различными организациями и учреждениями для качественного осуществления своей деятельности.

III. Информационные технологии, обеспечивающие взаимодействие следователя и других участников расследования ДТП.

Компоненты единой системы информационно-аналитического обеспечения деятельности МВД России были рассмотрены нами в параграфе 1.2, так как они обеспечивают деятельность по расследованию преступлений вообще и расследованию ДТП в частности. Добавим, что структурными компонентами ИСОД, которые активно используются в том числе и при расследовании ДТП, являются:

- прикладные сервисы обеспечения повседневной деятельности подразделений МВД России (электронный документооборот (СЭД); электронная почта (СЭП); ведомственный информационно-справочный портал (ВИСП); закрытая видеоконференцсвязь (СВКС-М));

- прикладные сервисы обеспечения оперативно-служебной деятельности подразделений МВД России (объединенная поисковая федеральная система генетической идентификации «Ксенон-2»; централизованная интегрированная автоматизированная дактилоскопическая информационная система (ЦИАДИС); информационно-поисковый сервис «Следопыт-М»; обеспечения деятельности дежурных частей (СОДЧ); обеспечения охраны общественного порядка (СООП); федеральная информационная система Госавтоинспекции (ФИС ГИБДД-М); обеспечения экономической безопасности (СООБ); сервис Национального центрального бюро Интерпол (СОДИ); сервис экспертно-криминалистической деятельности (ЕАИС ЭКП); обеспечения повседневной деятельности Главного управления собственной безопасности МВД России (СОПД ГУСБ); автоматизированная система сбора и обработки информации о состоянии преступности, расследовании уголовных и иной служебно-оперативной деятельности органов внутренних дел «МОСТ»).

Кроме того, в соответствии со ст. 189.1 УПК РФ (введена Федеральным законом от 30.12.2021 № 501-ФЗ), следователь вправе провести допрос, очную

ставку, опознание с использованием систем видеоконференцсвязи государственных органов, осуществляющих предварительное расследование, при наличии технической возможности, то есть допускается дистанционное производство следственных действий (допрос, очная ставка, опознание) и, соответственно, применение информационно-телекоммуникационных технологий.

IV. Использование ИТ при производстве судебных экспертиз при расследовании дорожно-транспортных происшествий.

Качественное расследование ДТП невозможно без проведения таких экспертиз, как автотехническая, трасологическая, криминалистическая экспертиза материалов, веществ и изделий и др. В их производстве активно задействованы ИТ для автоматизации сбора и обработки экспериментальных данных, анализа изображений для решения идентификационных и диагностических задач, выполнения расчетов по формулам для моделирования условий протекания исследуемого явления и решения других задач. Это требует системных действий по обеспечению экспертных учреждений актуальными программными средствами, разработки универсальной оболочки экспертных систем и др. Следует отметить, что использование ИТ в экспертном исследовании повышает его качество, но возрастают требования к точности информации, которую следователь представляет эксперту для исследования. Точность и качество этой информации повышается, в том числе, за счет использования ИТ при проведении следственных действий для ее обнаружения, фиксации и изъятия.

V. Использование ИТ в организации и планировании расследования, организационно-тактическом обеспечении производства следственных действий и методике расследования дорожно-транспортных преступлений.

Особенности расследования ДТП определяют специфические направления использования ИТ в этой деятельности. Так, определенные виды следственного эксперимента не проводятся по причине объективной невозможности обеспечить безопасность участников (установление обстоятельств, связанных с экстренным торможением ТС на высокой скорости). Следственный эксперимент по

определению наличия или отсутствия у водителя профессиональных умений и навыков вождения следователи избегают производить, опасаясь возможности наступления неблагоприятных последствий для его здоровья и жизни. Решение данной проблемы возможно через применение информационных технологий при подготовке к проведению следственного эксперимента и его производстве. Так, применение компьютерного моделирования предстоящих опытных действий позволит с высокой точностью определить уровень их опасности, а использование при проведении опытных действий ТС, управляемого дистанционно, обеспечит безопасность участников следственного эксперимента.

Создание же автоматизированной методики расследования дорожно-транспортных происшествий как системы поддержки принятия решений следователя позволит избегать просчетов, которые допускают следователи при выборе направления расследования, определении предмета расследования и др., и повысит качество расследования данного вида преступлений. В перспективе – обучение данной системы обеспечит ее развитие до уровня информационной интеллектуальной системы.

Глава 2. КРИМИНАЛИСТИЧЕСКОЕ СОДЕРЖАНИЕ ПРЕДМЕТА ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В МЕТОДИКЕ РАССЛЕДОВАНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

2.1 Следовая картина и иные фактические данные в различных видах дорожно-транспортных происшествий

Для исследования предмета использования ИТ в расследовании ДТП необходимо рассмотреть отражение данного преступления. В криминалистической науке в основном сложилось определение понятия «криминалистическая характеристика преступления». Различаются взгляды на содержание ее структурных элементов.

Так, Р.С. Белкин указал, что криминалистическая характеристика преступления – это абстрактная модель конкретного вида преступления, состоящая из признаков, имеющих общий характер для определенного вида или группы преступлений. Это научная абстракция, отражающая типичные признаки, особенности и содержание преступлений данного вида.⁸⁴

К признакам, составляющим криминалистическую характеристику преступления, Р.С. Белкин относил: а) типичные следственные ситуации первоначального этапа расследования, включающие сведения о способе подготовки, совершения и сокрытия преступления; б) характерные материальные следы как результат способа совершения преступления; в) типичные элементы обстановки преступления; г) характеристика личности преступника и потерпевшего, а также предмет доказывания по этой категории уголовных дел.⁸⁵

В более поздней работе Р.С. Белкин наиболее криминалистически значимым элементам криминалистической характеристики преступлений, обозначил: 1) предмет преступного посягательства; 2) способ совершения и сокрытия

⁸⁴ Аверьянова Т.В., Белкин Р.С., Корухов Ю.Г. Россинская Е.Р. Криминалистика: учебник для вузов. – М., 1999. – С.37.

⁸⁵ Аверьянова Т.В., Белкин Р.С. Криминалистическое обеспечение деятельности криминальной милиции и органов предварительного расследования. – М., 1997. – С.203.

преступления; 3) обстоятельства, при которых готовилось и было совершено преступление (время, место и т.д.); 4) особенности оставляемых преступниками следов (механизм следообразования); 5) личность вероятного преступника и потерпевшего.⁸⁶

Л.А. Сергеев, который первым ввел в научный аппарат криминалистики понятие «криминалистическая характеристика преступлений», определив ее как совокупность особенностей обстоятельств совершенных преступлений определенного вида,⁸⁷ соответственно выделил следующие ее элементы: способ совершения преступления, условия, обстановку, объект преступного посягательства, субъект преступления, взаимосвязи между этими элементами и связь с другими преступлениями.⁸⁸

Профессор А.Г. Филиппов указал, что под криминалистической характеристикой преступления следует понимать систему присущих тому или иному виду преступлений особенностей, имеющих наибольшее значение для расследования и обуславливающих применение криминалистических методов, приемов и средств.⁸⁹ Наиболее значимыми особенностями он обозначает: 1) предмет преступного посягательства; 2) способ совершения и сокрытия преступления; 3) обстоятельства, при которых оно готовилось и было совершено; 4) особенности следов, оставляемых преступником; 5) личность преступника и потерпевшего.

По мнению И.Ф. Герасимова, структурными элементами криминалистической характеристики преступлений являются: распространенность данного преступления; особенности его выявления и обнаружения; механизм следообразования, присущий этому виду или группе преступлений; способ совершения преступления; особенности личности и

⁸⁶ Белкин Р.С. Курс криминалистики: учеб. пособие для вузов. – М., 2001. – С. 736.

⁸⁷ Сергеев Л.А. Сущность и значение криминалистической характеристики. Руководство для следователей. – М., 1971. – С. 437

⁸⁸ Сергеев Л.А. Расследование и предупреждение хищений при производстве строительных работ: автореф. дисс. ...канд. юрид. наук. – М., 1966. – С. 4–5.

⁸⁹ Криминалистика: учебник / под ред. А.Г. Филиппова. – М., 2000. – С. 333.

поведения обвиняемого; обобщенные данные о личности потерпевших; другие сведения.⁹⁰

Таким образом, следует отметить, что в отношении определения понятия «криминалистическая характеристика преступлений» среди ученых-криминалистов преобладают две точки зрения. Одна группа криминалистов определяет криминалистическую характеристику преступления как совокупность особенностей обстоятельств совершенных преступлений,⁹¹ другая – как систему признаков преступлений.⁹² С учетом того, что признак – это сторона в предмете или явлении, по которой его можно узнать, определить или описать, которая служит его приметой, знаком,⁹³ а каждый вид преступления имеет свою особенную, характерную для этого вида совокупность обстоятельств, можно сделать вывод, что, несмотря на различие в формулировках, обе они в смысловом понимании сходны. Здесь следует также отметить уточнение, данное Г.А. Густовым: криминалистическая характеристика преступления – это систематизированное описание закономерностей преступной деятельности, то есть система сведений (знаний) о преступлении как реальном явлении действительности, объекте исследования.⁹⁴ Этой позиции придерживается значительная группа ученых,⁹⁵ мы также разделяем данную точку зрения.

⁹⁰ Герасимов И.Ф. Криминалистическая характеристика преступлений // Криминалистика: учебник / под ред. И.Ф. Герасимова, Л.Я. Драпкина. – М., 1994. – С.330-333; Герасимов И.Ф. Криминалистическая характеристика преступлений // Криминалистика: учебник для вузов / под ред. И.Ф. Герасимова, Л.Я. Драпкина. – М., 2000. – С. 344.

⁹¹ Филиппов А.Г. О понятии и содержании криминалистической характеристики преступлений // Вопросы совершенствования методики расследования преступлений: сб. науч. трудов. – Ташкент, 1984. – С. 12.

⁹² Баев О.Я., Гуняев В.А. Методические основы расследования отдельных видов преступлений: учеб. пособие. – М., 1995. – С. 6; Васильев А.Н., Яблоков Н.П. Предмет, система и теоретические основы криминалистики. – М., 1984. – С. 116.

⁹³ Толковый словарь Ушакова // Словари и энциклопедии на Академике [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://dic.academic.ru/dic.nsf/ushakov/972326>

⁹⁴ Понятие и виды криминалистической характеристики преступлений // Криминалистическая характеристика преступлений: сб. науч. трудов. – М., 1996. – С. 43.

⁹⁵ Колесниченко А.Н. Советская криминалистика. Методика расследования отдельных видов преступлений. – Киев, 1988. – С. 30; Зуев Е.И., Шурухнов Н.Г. Криминалистика: актуальные проблемы. – М., 1988. – С. 119; Возгрин И.А. Научные основы криминалистической методики расследования преступлений. – СПб, 1993. – Ч.4. – С. 22 и др.

Систематизация описания признаков определенного вида или группы преступлений, установление взаимосвязи между ними, выявление существующих закономерностей позволяют криминалистической характеристике преступления выступать в роли информационной основы формируемой методики расследования.

Высказано мнение о понятии криминалистической характеристики ДТП. Так, А.А. Алексеев предлагает следующее определение криминалистической характеристики дорожно-транспортных преступлений, совершенных в условиях неочевидности: это система криминалистически значимых признаков дорожно-транспортного преступления, проявляющихся в условиях неполноты информации об элементах совершения данного преступления и имеющая своим назначением способствование формированию типовых программ расследования.⁹⁶

Соглашаясь с предложенным определением, позволим отметить следующее: автор указывает только одно направление применения криминалистической характеристики – формирование типовых программ расследования преступлений (формирование методики расследования), не отражая значения ее использования следователями при расследовании этого вида преступлений.

Т.А. Моховая, понимая под криминалистической характеристикой преступлений против безопасности дорожного движения «систему криминалистически значимых признаков, раскрывающих особенности способа, обстановки, личности участников, причин преступления и вида автотранспортного средства, проявляющихся в закономерных связях между ними и служащую построению следственных версий»,⁹⁷ указывает направление ее практического применения в расследовании данных преступлений.

На основе анализа приведенных и иных определений предлагаем уточненное определение криминалистической характеристики дорожно-транспортных

⁹⁶ Алексеев А.А. Методика расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных в условиях неочевидности: дис. ... канд. юрид. наук. – Саратов, 2001. – С. 13.

⁹⁷ Моховая Т.А. Методика расследования преступлений против безопасности дорожного движения в Российской Федерации: вопросы теории и практики: монография. – Краснодар: КубГАУ, 2017. – С. 52.

преступлений: криминалистическая характеристика дорожно-транспортных преступлений – это систематизированное описание криминалистически значимых признаков данного вида преступлений и закономерных связей между ними, являющееся основой для формирования методики расследования преступлений этой группы, а также применяемое следователем на первоначальном этапе расследования данного вида преступлений в целях упорядочения (организации) предстоящего расследования путем конкретизации предмета расследования и построения следственных версий.

Нами выше уже отмечено расхождение мнений криминалистов о составных элементах криминалистической характеристики преступлений. При внимательном рассмотрении предлагаемых вариантов структурных элементов обратим внимание на следующее обстоятельство: такие элементы, как обстановка, способ совершения преступления, механизм слеодообразования (типичные следы), характеристика личности преступника и потерпевшего, включаются в состав криминалистической характеристики большинством ученых.⁹⁸ Такие же ее элементы, как предмет преступного посягательства, особенности выявления и обнаружения преступления, объект пожара (взрыва),⁹⁹ связь данного преступления с другими,¹⁰⁰ особенности формирования и функционирования экстремистского сообщества¹⁰¹ и др., указываются в основном авторами, рассматривающими криминалистическую характеристику и методику расследования конкретного вида или группы преступлений. Данное обстоятельство обусловлено объективными различиями между видами и группами преступлений, а, как отмечено выше, содержание криминалистической

⁹⁸ Завгородний И.К., Зеленский В.Д. Организация первоначального этапа расследования дорожно-транспортных происшествий в условиях большого города: монография. – Краснодар: КубГАУ, 2009. – С. 17-18.

⁹⁹ Федор А.И. Особенности доказывания при расследовании пожаров и взрывов на объектах нефтегазового комплекса: дис. ... канд. юрид. наук. – М., 2001. – С. 21.

¹⁰⁰ Эндерс А.И. Криминалистическое обеспечение установления признаков поджога, скрывающего другие преступления: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – Краснодар, 2023. – С. 16.

¹⁰¹ Алехин Е.В. Расследование организации экстремистских сообществ: дис. ... канд. юрид. наук. – Краснодар, 2015. – С. 37.

характеристики составляют криминалистически значимые признаки (особенности) преступлений. Следовательно, отдельный элемент криминалистической характеристики преступления, являющийся значимым в определенном виде или группе преступлений, не является таковым для других преступлений, т.е. речь идет об элементах, которые характерны (неотъемлемы) в определенных преступных посягательствах. В.Ф. Ермолович назвал их «элементами, включаемыми в содержание данной характеристики», так как «описываются свойства и существенные признаки преступления, находящие отражение в реальной действительности».¹⁰²

Анализ работ, посвященных исследованию вопросов расследования ДТП, позволил выявить, что единого мнения по структуре криминалистической характеристики этого вида преступлений на данный момент не сложилось.

А.Г. Алексеев включает в структуру криминалистической характеристики данных преступлений: 1) причины совершения преступления; 2) обстановку совершения преступления; 3) механизм совершения преступления и следообразования; 4) способ сокрытия следов преступления; 5) личность преступника; 6) личность потерпевшего.¹⁰³

В криминалистической характеристике ДТП, предложенной И.К. Завгородним,¹⁰⁴ указаны такие ее элементы, как: а) механизм ДТП; б) объект преступного посягательства; в) обстановка до, в момент и после ДТП; г) субъект посягательства и субъективная модель его противоправного поведения; д) транспортное средство; е) последствия дорожно-транспортного происшествия.

Т.А. Мохова обозначает элементами криминалистической характеристики преступлений против безопасности дорожного движения: 1) способ совершения ДТП; 2) личность преступника; 3) личность потерпевших от данных

¹⁰² Ермолович В.Ф. Криминалистическая характеристика преступлений: монография. – Минск, 2001. – С. 15.

¹⁰³ Алексеев А.А. Методика расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных в условиях неочевидности: дис. ... канд. юрид. наук. – Саратов, 2001. – С. 14.

¹⁰⁴ Завгородний И.К., Зеленский В.Д. Организация первоначального этапа расследования дорожно-транспортных происшествий в условиях большого города: монография. – Краснодар: КубГАУ, 2009. – С. 21.

преступлений; 4) обстановку совершения ДТП; 5) вид автотранспортного средства; 6) причины дорожно-транспортных преступлений.¹⁰⁵

К.С. Латыпова в качестве элементов единой криминалистической характеристики для следователей и государственных обвинителей по делам о нарушениях ПДД и эксплуатации транспортных средств, связанных с наездами на пешеходов, включила в ее структуру: 1) обстановку и способ совершения преступления; 2) механизм совершения преступления; 3) данные о личности (водителя) преступника; 4) данные о личности потерпевшего.¹⁰⁶

Следует сказать, что авторы, проводившие исследования, достаточно аргументировано обосновали свою позицию, обозначив структурные элементы криминалистической характеристики ДТП. Вместе с тем позволим обратить внимание, что отдельные структурные элементы в большей степени являются не криминалистически значимыми признаками ДТП, а обстоятельствами уголовно-правового характера. Так, например, последствия ДТП в виде вреда здоровью, определяют является ли оно преступлением (тяжкий вред здоровью) или административным происшествием (легкий и средний вред здоровью), а размер материального ущерба влияет на квалификацию произошедшего. Поэтому структурными элементами криминалистической характеристики ДТП мы считаем те признаки данного вида преступления, которые не только характерны для него, но и имеют выявленную взаимосвязь (одностороннюю и (или) обратную) с другими его признаками.

Исходя из сказанного, структурными элементами ДТП являются: 1) автотранспортное средство; 2) обстановка совершения ДТП; 3) способ совершения ДТП; 4) причины дорожно-транспортных преступлений; 5) следовая

¹⁰⁵ Моховая Т.А. Методика расследования преступлений против безопасности дорожного движения в Российской Федерации: вопросы теории и практики: дис. ... канд. юрид. наук. – Краснодар: КубГАУ, 2017. – С. 51-52.

¹⁰⁶ Латыпова К.С. Особенности методики расследования и поддержания государственного обвинения по уголовным делам о нарушениях правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, связанных с наездами на пешеходов: дис. ... канд. юрид. наук. – Улан-Уде, 2017. – С. 47.

картина; 6) личность преступника; 7) личность потерпевших от данных преступлений.

Прежде, чем приступить к рассмотрению содержания составных элементов криминалистической характеристики дорожно-транспортных происшествий, необходимо определиться, во-первых, что такое ДТП, а также обозначить круг происшествий, в которых произошедшее ДТП является преступным (возникает в результате виновного, противоправного поведения определенного лица (лиц)).

На данный момент на территории Российской Федерации установлен единый порядок дорожного движения.¹⁰⁷ Положения этого документа устанавливают единый, обязательный для всех его участников порядок дорожного движения, т.е. определяют идеальную модель дорожного движения, регулируют (упорядочивают) действия водителей, пешеходов и пассажиров в различных дорожно-транспортных ситуациях.¹⁰⁸ Правила дорожного движения определяют «дорожно-транспортное происшествие» как событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб (п. 1.2 ПДД РФ).¹⁰⁹

Таким образом, обязательными компонентами (признаками) дорожно-транспортного происшествия являются:

1) Событие, происходящее с участием транспортного средства.¹¹⁰ Под транспортным средством понимается устройство, предназначенное для перевозки

¹⁰⁷ О Правилах дорожного движения (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения»): Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 24.10.2022) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_2709/

¹⁰⁸ Моховая Т.А. Методика расследования преступлений против безопасности дорожного движения в Российской Федерации: вопросы теории и практики: монография. – Краснодар: КубГАУ, 2017. – С. 14.

¹⁰⁹ О безопасности дорожного движения: Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (последняя редакция) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_8585/2154abcb9e24bd897e871e2f7c5024e34f3347a5/

¹¹⁰ Транспортное средство может производить движение: а) за счет мускульной энергии лиц, находящихся на нем; б) двигателя внутреннего сгорания; в) электрического двигателя

по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем (устройство на колесном ходу категорий L, M, N, O, велосипед с двигателем, мотонарта, трамвай, троллейбус, трактор, самоходная машина, мотоблок, а также гужевой транспорт, за исключением вьючных и верховых животных).¹¹¹ Анализ нормативных актов позволяет сделать вывод, что указанное выше определение транспортных средств не охватывает их в полном объеме. Так, Постановлением Правительства РФ от 06.10.2022 № 1769 к транспортным средствам отнесены «средства индивидуальной мобильности» – транспортные средства, имеющие одно или несколько колес (роликов), предназначенные для индивидуального передвижения человека посредством использования двигателя (двигателей) (электросамокаты, электроскейтборды, гироскутеры, сигвеи, моноколеса и иные аналогичные средства).¹¹²

В 2019 г. было зарегистрировано 142 ДТП с участием электросамокатов, в 2023-м – 3 100.¹¹³ В 2024 году зафиксировано 4,42 тыс. ДТП (+42,8%), в результате которых погибли 54 человека (+25,6%), в том числе 6 детей.¹¹⁴

Положения ПДД, регулирующие эксплуатацию электросамокатов требуют серьезной доработки, так как: наличие шлема и иной защиты не регламентируется; для езды на самокате не нужны права, регистрация, страховка

заряжаемого с помощью внешнего источника электроэнергии (электромобиль); в) имеющее не менее 2 различных преобразователей энергии (двигателей) и 2 различных (бортовых) систем аккумулирования (гибридный автомобиль).

¹¹¹ Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий, об изменении и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации: Постановление Правительства РФ от 19 сентября 2020 г. № 1502 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://base.garant.ru/74680240/#block_1000

¹¹² О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации и отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации: Постановление Правительства РФ от 06.10.2022 № 1769 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_428386/

¹¹³ Новые правила для электросамокатов в 2025 году [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://ach-raion.gosuslugi.ru/dlya-zhiteley/novosti-i-reportazhi/novosti_3754.html?ysclid=mbdtz0lg66922456487

¹¹⁴ Аварийность с участием электросамокатов в 2024 году выросла на 42,8% [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.kommersant.ru/doc/7622769?ysclid=mbdty55yru961848267>

(добровольная), наличие аптечки не обязательно; спешившийся водитель электросамоката тут же становится пешеходом, и т.д.

Таким образом, снижение аварийности с участием электросамокатов возможно только путем ужесточения требований ПДД: запрет езды по пешеходным дорожкам, увеличение минимального возраста допуска к вождению электросамокатом с 14 до 16 лет, обязанность надевать шлем и т.д.

2) Транспортное средство должно двигаться (ст. 2 ПДД РФ). Если происшествие произошло, когда ТС находилось в ремонте, погрузке или разгрузке груза, производило различные виды работ, то это не ДТП, а общественные отношения в сфере охраны труда.¹¹⁵

3) Событие происходит в пределах дороги, включающей проезжую часть, трамвайные пути, тротуары, обочины и разделительные полосы.

4) Погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб. Причем следует учитывать, что речь идет не только об участниках дорожного движения:¹¹⁶ а) водитель (лицо, управляющее ТС); б) пассажир (лицо, в ТС не являющееся водителем, либо входящее/выходящее из ТС); в) пешеход (лицо, находящееся вне ТС на дороге, пешеходной или велопешеходной дорожке и не производящее на них работу, а также передвигающееся в инвалидных колясках; ведущее средство индивидуальной мобильности, велосипед, мопед, мотоцикл; везущее санки, тележку, детскую или инвалидную коляску; использующее для передвижения роликовые коньки, самокаты и т.п.). Это могут быть и иные лица, находящиеся в пределах «дороги», но не являющиеся участниками дорожного движения, а также лица, находившиеся за пределами дороги. Так, например, 26.07.2022 г. в 13:00 в г.

¹¹⁵ О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения: Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 № 25 (ред. от 24.05.2016) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_82656/

¹¹⁶ О безопасности дорожного движения: Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (последняя редакция) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_8585/2154abcb9e24bd897e871e2f7c5024e34f3347a5/

Тихорецке на ул. Меньшикова, 232 А, внедорожник Toyota Land Cruiser врезался в супермаркет «Магнит». Водитель транспортного средства при повороте на парковку превысил установленную скорость движения, в результате допустил наезд на бордюр, а затем въехал во входные двери магазина «Магнит». Внутри магазина в этот момент находился ребенок; он получил травмы (полученное повреждение – «рваная рана правой ноги»)¹¹⁷.

УК РФ содержит в себе главу 27 «Преступления против безопасности дорожного движения», которая включает в себя 10 статей. В них событие ДТП предусмотрено в: ст. 263.1. Нарушение требований в области транспортной безопасности. Подследственность – СК РФ (ст. 151 УПК РФ); ст. 264. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Подследственность – Следственный департамент МВД России (ст. 151 УПК РФ); ст. 266. Недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями. Подследственность – дознаватели органа внутренних дел Российской Федерации (ч. 1 ст. 266 УК РФ); Следственный департамент МВД России (ч. 2 и ч. 3 ст. 266 УК РФ) (ст. 151 УПК РФ); ст. 267. Приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения. Подследственность – Следственный департамент МВД России (ст. 151 УПК РФ); ст. 268. Нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта. Подследственность – дознаватели органа внутренних дел Российской Федерации (ч. 1 ст. 268 УК РФ); Следственный департамент МВД России (ч. 2 и ч. 3 ст. 268 УК РФ) (ст. 151 УПК РФ).

Ранения, полученные в ДТП, в перечисленных статьях УК РФ, как правило, означают причинение тяжкого вреда здоровью и гибель одного либо нескольких человек. Исключением является ст. 267 УК РФ, где предусмотрено причинение легкого, среднего или тяжкого вреда здоровью. В иных случаях произошедшее ДТП будет являться административным правонарушением.

¹¹⁷ На Кубани автомобиль на скорости въехал в магазин «Магнит» // Южные дела [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://u23.ru/news/na-kubani-avtomobil-na-skorosti-vexal-v-magazin-magnit/>

В 2022 году значительная часть ДТП – 5255 (всего на улицах и дорогах Краснодарского края зарегистрировано 5809) – совершена из-за нарушений ПДД водителями транспортных средств. Кроме того, административные материалы на должностных (ИП) и юридических лиц автоперевозчиков составили 5461 в 2021 году и 5691 в 2022 году. Из них за выпуск на линию ТС, не зарегистрированного в установленном порядке, не прошедшего ТО, с заведомо подложными государственными регистрационными знаками или имеющего неисправности, с которыми запрещена эксплуатация (ст. 12.31 КоАП РФ), соответственно в 2021 году – 1352, в 2022 году – 1869. Помимо этого, в 2022 году выявлено 2248 неисправных автобусов и 742 автобуса, не прошедших технический осмотр. Также по фактам внесения изменений в конструкцию без разрешения ГИБДД прекращен государственный учет 37 автобусам.¹¹⁸

Обстановка ДТП, как элемент криминалистической характеристики, является сложной системой взаимообусловленных, неравноценных, но находящихся в непосредственном соподчинении явлений и процессов, объектов, событий и иных факторов, влияющих на характер события в данном месте, в данное время, при данных условиях и с участием данных объектов¹¹⁹. Данную систему образуют: участок дороги, на котором произошло ДТП (устройство дороги, наличие или отсутствие технических средств по регулированию движения, оснащенность необходимыми дорожными знаками, разметка дорожного полотна, ограждение проезжей части, здания и постройки, примыкающие к ней, и др.); время суток, года и погодные условия (освещенность, облачность, дождь, туман, снег и т.д.); остаточные явления, образовавшиеся в результате ДТП. Следует отметить, что часть элементов обстановки относительно статична, т.е. имеет неизменяемое состояние на достаточно большом временном периоде (устройство дороги, дорожная разметка и т.д.), а часть изменяется с меньшей (освещенность, погодные условия) или большей скоростью в течение определенных временных

¹¹⁸ Комплексный анализ оперативно-служебной деятельности госавтоинспекции Краснодарского края за 12 месяцев 2022 года. – Краснодар, 2023. – С. 65-67.

¹¹⁹ Герасимов В.Н. Методика расследования автотранспортных происшествий: учеб. пособие. – М., 1982. – С. 42.

промежутков (интенсивность дорожного движения и расположение транспортных средств во время ДТП, то есть непосредственно до, во время, после столкновения).¹²⁰

Состояние и качество транспортно-эксплуатационного состояния улично-дорожной сети оказывают влияние на безопасность дорожного движения, так как его недостатки зафиксированы в местах совершения практически каждого четвертого ДТП (26,8% от общего количества). Ключевыми недостатками транспортно-эксплуатационного состояния дорог являются отсутствие разметки, дорожных знаков, освещения, тротуаров и пешеходных дорожек и др.

Таким образом, мы считаем обязательным для следователя при расследовании данной категории преступлений построение и проверку версий о том, что причиной ДТП или одной из его причин явилось неудовлетворительное качество транспортно-эксплуатационного состояния улично-дорожной сети (ст. 263.1 УК РФ). Вся совокупность элементов, ее составляющих, а также их состояние должна быть выявлена при проведении осмотра места происшествия и зафиксирована в протоколе этого следственного действия. Следует также произвести фиксацию с помощью фото- и видеозаписи.

Сведения о транспортно-эксплуатационном состоянии улично-дорожной сети, на которой произошло ДТП, могут быть получены следователем: а) в соответствующем подразделении ГИБДД;) в соответствующем подразделении Федерального дорожного агентства, представители которого в составе комиссии проводят проверки по выявлению возможного влияния дорожных условий на возникновение ДТП.¹²¹

¹²⁰ Алексеев А.А. Методика расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных в условиях неочевидности: дис. ... канд. юрид. наук. – Саратов, 2001. – С. 19; Абрамочкин В.В. Расследование дорожно-транспортных преступлений: учеб. пособие. – М., 2010. – С. 64.

¹²¹ Об издании и применении ОДМ 218.6.015-2015 «Рекомендации по учету и анализу дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации»: Распоряжение Росавтодора от 12.05.2015 № 853-р (вместе с «ОДМ 218.6.015-2015. Отраслевой дорожный методический документ») [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/1200120721>

Проведенный нами анализ уголовных дел выявил наличие справок о транспортно-эксплуатационном состоянии улично-дорожной сети, на которой произошло ДТП, лишь в 1% случаев. На вопрос «Часто ли Вы при расследовании ДТП запрашиваете сведения о состоянии улично-дорожной сети?» мы получили следующие ответы: всегда – 29%; в большинстве случаев – 28%; очень редко – 22%; никогда – 21%.

Соответственно транспортно-эксплуатационное состояние улично-дорожной сети совершенно необоснованно исключается следователями из причин ДТП. А ведь субъектом преступления, предусмотренного ст. 263.1 УК РФ, являются лица, ответственные за обеспечение транспортной безопасности в субъекте транспортной инфраструктуры, на объекте транспортной инфраструктуры, транспортном средстве, включая персонал субъекта транспортной инфраструктуры или подразделения транспортной безопасности, непосредственно связанный с обеспечением транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры или транспортных средств (силы обеспечения транспортной безопасности).

Время суток, года и погодные условия (освещенность, облачность, дождь, туман, снег и т.д.) как элемент обстановки ДТП менее статичны по сравнению с транспортно-эксплуатационным состоянием улично-дорожной сети. Незамедлительное прибытие следователя на место ДТП в подавляющем большинстве случаев позволяет выявить и зафиксировать данные элементы обстановки в том виде, который они имели в момент произошедшего ДТП. Но следует учитывать, что в ряде случаев имеет место их несоответствие (на момент осмотра туман рассеялся, снег прекратился и т.д.). Существовавшие в момент ДТП погодные условия, освещенность и др. должны быть установлены следователем и учитываться при установлении виновности в ДТП конкретных лиц. Средствами их установления будут: допросы участников ДТП и его свидетелей; получение данных с видеорегистраторов ТС, камер наружного контроля и объективного контроля дорожного движения; получение данных от организаций, осуществляющих контроль и наблюдение за погодой

(Краснодарский центр по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды; Главный вычислительный центр Федеральной службы по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды¹²²).

Такой компонент обстановки, как остаточные явления, образовавшиеся в результате ДТП, можно разделить на две группы: остаточные явления, связанные с механизмом ДТП¹²³ (расположение автотранспортных средств участников ДТП, труп, частей автомобиля, отделившихся от него в результате повреждения, полученного при ДТП, следы протектора, пятна ГСМ и т.д.); случайные остаточные явления, не связанные с механизмом ДТП (изменения, внесенные в ходе оказания медицинской помощи лицам, получившим ранения в результате ДТП, ликвидацией последствий ДТП в виде возгорания транспортного средства и т.д.). Ошибочное отнесение случайных остаточных явлений к остаточным явлениям, связанным с механизмом ДТП, отрицательно скажется на процессе познания.

Анализ уголовных дел по данной категории преступлений показывает, что в подавляющем большинстве случаев информацию о ДТП следователь получал от его непосредственных участников: 1) водители транспортных средств, участвующих в ДТП; 2) пассажиры, находящиеся в транспортных средствах, участвующих в ДТП; 3) пешеходов либо иных лиц, пострадавших в ДТП.

Все вышеперечисленные лица заинтересованы в исходе уголовного дела.

Изучение материалов уголовных дел и проведенное анкетирование позволили нам выяснить следующее:

- в 72% ДТП присутствовали его очевидцы;
- в 77% очевидцами ДТП являлись лица, не являющиеся его участниками;
- из выявленных очевидцев, не являющихся участниками ДТП, в качестве свидетелей были допрошены всего 32%.

¹²² В целях оперативного получения данной информации, в рамках определения предмета расследования, построения версий, возможно, использовать сайты RP5 (Режим доступа: <https://rp5.ru/>), Gismeteo (Режим доступа: <https://www.gismeteo.ru/>) и др.).

¹²³ Криминалистическая методика расследования отдельных видов преступлений: учеб. пособие в 2-х ч. Ч. 2 / Под ред. А.П. Резвана, М.В. Субботиной. – М.: ИМЦ ГУК МВД России, 2002. – С. 68-69.

На вопрос следователям, заданный в анкете: «Чем обусловлено то, что не всегда очевидцы происшествия вовлекаются в уголовное судопроизводство в качестве свидетелей?», полученные ответы позволили установить:

– часть очевидцев ДТП уклоняется от участия в уголовном судопроизводстве (по причине равнодушия, нежелания тратить личное время и др.). Имели случаи как неявки таких лиц на допрос, так и сообщения неверных личных данных, сведений о месте жительства, контактном телефоне в ходе опроса, проводимого параллельно осмотру места происшествия (54%);

– в ряде случаев это явилось результатом формального отношения к данному вопросу работников ГИБДД, которые не осуществили в полном объеме действий по установлению личных данных очевидцев ДТП (13%);

– определенная часть очевидцев ДТП в силу различных объективных и субъективных причин при проведении опроса сообщала информацию, которая отличалась от уже установленных обстоятельств произошедшего ДТП, так как добросовестно заблуждалась (27%).

Таким образом, во-первых, определенная часть очевидцев ДТП (незаинтересованных лиц) не попадает в сферу уголовного судопроизводства. Минимизировать данное упущение позволит более активная деятельность по установлению очевидцев ДТП в ходе проведения осмотра места происшествия, а также тщательное закрепление их личных и контактных данных. Во-вторых, специфика ДТП (неожиданность, скоротечность и др.), а также особенности личности очевидца ДТП, его эмоциональное состояние оказывают негативное воздействие на качество восприятия, зачастую формируя у него картину ДТП, несоответствующую реальному происшествию. В-третьих, в значительном количестве уголовных дел, где источниками информации о произошедшем ДТП выступали лица, заинтересованные в его исходе (водитель, пассажиры транспортного средства, участвующего в ДТП; пешеход и иные лица, пострадавшие в ДТП), выявлены случаи как сообщения ими ложных сведений, так и несообщения (утаивания) отдельных деталей ДТП. Поэтому для получения

объективной информации о различных обстоятельствах произошедшего ДТП следует более активно использовать:

– многофункциональные автоматизированные системы, в которых имеется функция регистрации и розыска криминалистически значимых объектов (аппаратно-программный комплекс «Поток»; стационарный аппаратно-программный комплекс автоматического распознавания государственных регистрационных знаков транспортных средств и фиксации нарушений ПДД «АвтоУраган ВСМ2»; АПК «Безопасный город»), камеры которых могли зафиксировать механизм ДТП, транспортное средство, причастное к его совершению, водителя и пассажиров, находящихся в транспортном средстве, и др. Получить информацию о наличии видеофиксации на конкретном участке улично-дорожной сети возможно в соответствующем органе ГИБДД (п. 57. Места установки и режим работы стационарных средств автоматической фиксации определяются дислокацией, утверждаемой руководителем органа управления. Места и время применения мобильных средств автоматической фиксации определяются решением руководителя подразделения о порядке несения службы сотрудником¹²⁴). Получить информацию о наличии в конкретных местах камер видеофиксации АПК «Безопасный город» следователь может получить – от оператора региональной системы¹²⁵. Сроки хранения записей архивных видеозаписей АПК «Безопасный город» составляют 30 суток. Но следует помнить, что записи дворового наблюдения хранятся 5 календарных дней;

– камеры наружного наблюдения, установленные на зданиях учреждений, организаций, предприятий, жилых домов и т.д., в угол обзора которых попадают участки улично-дорожной сети. Получить информацию о наличии таких

¹²⁴ Об утверждении Административного регламента исполнения Министерства внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения: Приказ МВД РФ от 23 августа 2017 г. № 664 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/71682148/>

¹²⁵ О Концепции построения и развития аппаратно-программного комплекса «Безопасный город»: Распоряжение Правительства РФ от 3 декабря 2014 г. № 2446-р [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/70717448/>

видеокамер довольно сложно, т.к. законодательство определяет только перечень объектов, где их установка обязательна (железнодорожные вокзалы, аэропорты, спортивные сооружения, городские площадки и др.). Поэтому выявление таких видеокамер следует производить путем проведения розыскного мероприятия «Прочесывание местности» и (или) оперативно-розыскного мероприятия – опрос;

– видеорегистраторы, установленные на автотранспорте. На сегодняшний день значительное число транспортных средств оснащено этим техническим средством.¹²⁶ Причем следует исходить из того, что ДТП может быть зафиксировано не только видеорегистраторами, установленными в транспортных средствах, в нем участвующих, но и видеорегистраторами автотранспорта, осуществлявшего движение на этом участке улично-дорожной сети в момент, когда оно произошло. Выявление автотранспортных средств, находившихся в момент ДТП в этом месте, установление лиц, которые ими управляли, а также находившихся в них пассажиров, не только позволят увеличить количество очевидцев ДТП, что позволит включить их в число свидетелей по уголовному делу, но и могут предоставить доступ к записи видеорегистратора, на которой могут быть запечатлены обстоятельства произошедшего ДТП.

Механизм преступления, а не способ его совершения, в криминалистической характеристике ДТП, как справедливо указывает большинство исследователей,¹²⁷ является ведущим ее элементом. Вместе с тем мы не разделяем точку зрения, что «выделение способа совершения преступления как элемента криминалистической характеристики преступлений, совершаемых по неосторожности, на наш взгляд,

¹²⁶ Официальной статистики о количестве автотранспортных средств, оснащенных видеорегистраторами в настоящий момент в России не ведется. Согласно опросу водителей, проведенному в большинстве регионов РФ (опрошено 15040 человек с 22.08. по 4.09. в 2019 г.; 10960 человек с 30.06. по 14.07. в 2023 г.) на вопрос «Пользуетесь ли Вы видеорегистратором?» – в 2019 г. 51 % опрошенных ответили положительно, в 2023 – 56. Только 24 % опрошенных водителей, как в 2019 г., так и в 2023 г. указали, что не используют и не собираются устанавливать видеорегистратор в автомобиль. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.drom.ru/poll.php?pollid=974>

¹²⁷ Алексеев А.А. Методика расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных в условиях неочевидности: дис. ... канд. юрид. наук. – Саратов, 2001. – С. 20; Завгородний И.К., Зеленский В.Д. Организация первоначального этапа расследования дорожно-транспортных происшествий в условиях большого города: монография. – Краснодар: КубГАУ, 2009. – С. 21 и др.

неправомерно»¹²⁸. Да, в неосторожных преступлениях отсутствует такой элемент способа, как подготовка к совершению преступления, но имеют место действия лица по его совершению, а в ряде случаев и по сокрытию преступления. Только рассмотрение механизма и способа преступления во взаимосвязи позволит полно установить все обстоятельства ДТП.

Первая классификация ДТП появилась в России в 1936 г., была разработана и предложена А.Г. Туманяном. Она включала в себя: столкновения, наезды на неподвижные предметы, опрокидывания и сходы, наезды на животных, технические аварии, наезды на людей.¹²⁹

На данный момент классификация ДТП представлена в следующем виде:¹³⁰

- 1) наезд на животное (17 ДТП; погибло – 2 человека; получили ранения – 18 человек);
- 2) столкновение (2791 ДТП; погибло – 338 человек; получили ранения – 4056 человек);
- 3) опрокидывание (96 ДТП; погибло – 6 человек; получили ранения – 108 человек);
- 4) наезд на стоящее ТС (148 ДТП; погибло – 27 человек; получили ранения – 210 человек);
- 5) наезд на препятствие (169 ДТП; погибло – 25 человек; получили ранения – 203 человека);
- 6) наезд на пешехода (1717 ДТП; погибло – 201 человек; получили ранения – 1004 человека);
- 7) наезд на велосипедиста (294 ДТП; погибло – 23 человека; получили ранения – 275 человек);
- 8) наезд на гужевой транспорт (2 ДТП; погибших нет; получили ранения – 2 человека);
- 9) падение пассажира (58 ДТП; погиб – 1 человек; получили ранения – 63 человека);
- 10) съезд с дороги (684 ДТП; погибло – 135 человек; получили ранения – 834 человека);
- 11) иной вид ДТП: а) наезд на внезапно возникшее препятствие; б) падение груза; в) отбрасывание предмета; г) наезд на лицо, не являющееся участником дорожного движения, осуществляющее несение

¹²⁸ Алексеев А.А. Методика расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных в условиях неочевидности: дис. ... канд. юрид. наук. – Саратов, 2001. – С. 26.

¹²⁹ Туманян А.Г. Аварии на автотранспорте: причины аварий и их устранение. – М., 1936; Туманян А.Г. Аварийность и уличная сигнализация. – Ленинград: Гострансиздат, 1936.

¹³⁰ Об издании и применении ОДМ 218.6.015-2015 Рекомендации по учету и анализу дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации (вместе с ОДМ 218.6.015-2015. Отраслевой дорожный методический документ...): Распоряжение Росавтодора от 12.05.2015 № 853-р (ред. от 31.01.2017) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://sudact.ru/law/rasporiazhenie-rosavtodora-ot-12052015-n-853-r-ob/>

службы; д) наезд на лицо, не являющееся участником дорожного движения, осуществляющее производство работ; е) наезд на лицо, не являющееся участником дорожного движения, осуществляющее какую-либо другую деятельность (33 ДТП; погибло – 5 человек; получили ранения – 36 человек).¹³¹

В основу классификации положен механизм ДТП.¹³² Следует отметить, что наиболее распространенными видами ДТП из года в год являются: столкновение ТС (показатели колеблются в районе 45–48% от общего количества ДТП), наезд на пешехода (около 25–26%) и съезд с дороги (около 10–11%).

Основные причины ДТП: нарушение правил проезда перекрестков – 1261 ДТП; несоответствие скорости конкретным условиям – 770 ДТП; выезд на полосу встречного движения – 603 ДТП; неправильный выбор дистанции – 602 ДТП; – нарушения правил проезда пешеходных переходов – 501 ДТП.

Под механизмом ДТП понимается динамический процесс взаимодействия участвующих в нем элементов (водитель, транспортное средство, улично-дорожная сеть, пассажир, пешеход), взаимосвязь причин и условий, влияющих на возникновение, развитие и завершение происшествия.¹³³

Выделяют стадии (этапы) механизма ДТП, причем их количество и наименование разнятся: шесть стадий (исходная стадия развития происшествия, начальная стадия, возникновение опасной дорожной ситуации, ответное реагирование системы дорожного движения на опасность, аварийная обстановка, которая может быть управляемой и неуправляемой, финальная стадия)¹³⁴; четыре

¹³¹ Данные ДТП по Краснодарскому краю за 2022 г.

¹³² Моховая Т.А. Методика расследования преступлений против безопасности дорожного движения в Российской Федерации: вопросы теории и практики: монография. – Краснодар: КубГАУ, 2017. С. 27.

¹³³ Зорин Р.Г. Защита по уголовным делам о дорожно-транспортных происшествиях. – Минск, 2000. – С. 13; Владимиров С.В. Расследование наезда транспортного средства на пешехода: дис. ...канд. юрид. наук. – Владимир, 2011. – С. 21.

¹³⁴ Онучин А. П. Проблемы расследования дорожно-транспортных происшествий с учетом ситуационных факторов. – Свердловск, 1987. – С. 25-32. Владимиров С.В. Расследование наезда транспортного средства на пешехода: дис. ...канд. юрид. наук. – Владимир, 2011. – С. 25-31.

стадии (начальная, критическая, аварийная, послеаварийная)¹³⁵; три стадии (начальная, кульминационная, финальная)¹³⁶.

Указанные и другие подходы к разделению механизма ДТП на стадии (этапы) научно обоснованы. Хотелось бы только отметить, что отдельные из них содержат излишнее, на наш взгляд, деление, которое усложняет их использование в практической деятельности, даже с учетом применения компьютерного моделирования механизма ДТП. Поэтому наиболее оптимальным нам представляется выделение трех стадий (этапов) в механизме ДТП: предаварийный, аварийный и послеаварийный этапы.¹³⁷

1. На предаварийном этапе на участников дорожного движения начинают оказывать влияние факторы, угрожающий безопасному движению, что требует от них принятия особых действий для нормализации ситуации или минимизации негативных последствий. Эти факторы носят объективный (состояние дорожно-уличной сети, погодные условия и т.д.) и субъективный (техническое состояние транспортного средства, психофизиологическое состояние участника дорожного движения, включая алкогольное или наркотическое опьянение и т.д.) характер относительно дорожного движения. На этом этапе участники дорожного движения обязаны предпринять все возможные действия (снизить скорость, покинуть проезжую часть, остановить транспортное средство для устранения проявившейся его неисправности и т.д.), чтобы избежать ДТП. Лицу, осуществляющему расследование, необходимо досконально исследовать особенности данного этапа конкретного ДТП, так как, во-первых, опасность для движения следует считать возникшей в тот момент, когда водитель имел объективную возможность ее обнаружить; во-вторых, техническая возможность

¹³⁵ Герасимов В.Н. Методика расследования автотранспортных преступлений: учеб. пособие. – М., 1988. – С. 22-23, 56.

¹³⁶ Мешков В.М., Маханек А.Б., Тарасова В.И. Дорожно-транспортные преступления: монография. – М., 2014. – С. 60-61; Ищенко Е.П., Топорков А.А. Криминалистика: учебник / под ред. Е.П. Ищенко. – М., 2003. – С. 490 и др.

¹³⁷ Завгородний И.К., Зеленский В.Д. Организация первоначального этапа расследования дорожно-транспортных происшествий в условиях большого города: монография. – Краснодар: КубГАУ, 2009. – С. 22-23; Криминалистика: учебник для вузов / отв. ред. Н.П. Яблоков. – М., 1996. – С. 641.

предотвращения ДТП определяется в каждом конкретном случае с учетом дорожной обстановки, предшествующей ДТП; в-третьих, если ДТП произошло по вине не только водителя (например, переход пешеходом проезжей части с нарушением ПДД), а уж тем более без его вины (ответственное за техническое состояние транспортного средства лицо, осуществившее недоброкачественный ремонт транспортного средства), то данные обстоятельства могут смягчить наказание либо вообще исключить уголовную ответственность водителя – участника ДТП.¹³⁸ Анализ материалов уголовных дел позволил установить, что имеют место случаи, когда устанавливается не весь объем обстоятельств предаварийного этапа механизма ДТП.

2. На аварийном этапе система дорожного движения достигает критической точки безопасного функционирования, в результате чего участники дорожного движения не способны своими действиями влиять на развитие событий, т.е. становятся неуправляемыми. Происходит взаимодействие (контакт) транспортного средства с другим транспортным средством, пешеходом, препятствием и т.д. или действие (опрокидывание, съезд с дороги и т.д.). Этот этап завершается динамическими материальными явлениями, которые происходят после него.

3. Послеаварийный этап включает действия участников ДТП и иных лиц по принятию мер к устранению, минимизации последствий аварии (нормализация дорожного движения, оказание медицинской помощи пострадавшим, тушение возникшего возгорания транспортного средства и т.д.). Неотъемлемой его составной частью являются возможные меры и действия участников ДТП, направленные на сокрытие преступления (оставление места ДТП, уничтожение следов, внесение изменений в обстановку на месте происшествия и т.д.).

¹³⁸ О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения: Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 № 25 (ред. от 24.05.2016) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_82656/

На всех этапах происходит образование следов (материальных и идеальных). Грамотный подход к их обнаружению, изъятию, фиксации и исследованию позволяет лицу, производящему расследование, воссоздать механизм ДТП, установить его конкретных виновников. Именно следовая картина, образовавшаяся в результате ДТП, имеет определяющее (центральное) значение в установлении всех обстоятельств произошедшего события. Хотя для различных видов ДТП характерны определенные материальные следы, тем не менее, данный факт не исключает возможности их типизации.

Материальные следы ДТП (места расположения): а) улично-дорожная сеть в месте ДТП; б) транспортное средство; в) водитель, пассажир транспортного средства; г) пешеход либо иное лицо, находившееся вне транспортного средства; д) здания, сооружения и другие препятствия).

1. Следы ходовой части транспортного средства (следы протектора автомобиля) и следы пешехода либо иного лица, находившегося вне транспортного средства, на дорожном покрытии, грунте и т. д. Первые образуются в результате поступательно-вращательного движения колес автомобиля, а также его торможения, скольжения (образуются при торможении на скользком дорожном покрытии). Они позволяют определить вид транспортного средства, направление и скорость его движения, место столкновения, характеризуют техническое состояние транспортного средства и др., а также позволяют реконструировать действия водителя в ДТП (например, криволинейный след протектора автомобиля указывает на попытку водителя избежать столкновения путем маневрирования до начала торможения).¹³⁹ Следы

¹³⁹ См.: Комплексное техническое и трасологическое исследование поврежденных деталей автомобилей: методическое письмо для экспертов / подгот. текста, примеч. Н.С. Бокариус, подгот. текста, примеч. В.И. Лошманов, гл. ред. Г.Л. Грановский. – М.: ВНИИСЭ, 1983; Расследование дорожно-транспортных происшествий / Алексеев Ю.К., Власов В.В., Ворошко Н.В., Завидов Б.Д., и др.; Под общ. ред.: Гаврилова Б.Я., Федоров В.А. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Экзамен, 2003; Исаев А.А. и др. Трасологическое определение механизма наезда транспортного средства на пешехода: методические рекомендации. – М.: ВНИИСЭ, 1990; Стешиц, В.К., Ермолович, В.Ф., Гурский, В.П. и др. Возможности судебных экспертиз при расследовании ДТП: учеб. пособие. – Минск, 1994. Осепчугов Е.В., Вздыхалкин В.Н. Служебное расследование дорожно-транспортных происшествий: методическое руководство. – М., 2005 и др.

пешехода либо иного лица, находившегося вне транспортного средства, – это следы обуви и следы их волочения после удара транспортным средством, если одежда или часть тела были зафиксированы частью (деталью) автомобиля. В ряде случаев в следах волочения остаются кровь, частицы плоти и одежды указанных лиц.

2. Следы-предметы (позволяют определить вид транспортного средства, место столкновения, осуществить розыск и идентификацию транспортного средства и др.):

– во-первых, это отделившиеся в результате взаимодействия детали и части транспортного средства:

а) осколки: 1) светотехники транспортного средства (фар, подфарников, габаритных и стоп-огней, ламп освещения номерного знака, указателей направления поворота и др.); 2) лобового, боковых, заднего вида стекол и зеркал заднего вида;

б) части транспортного средства либо их обломки (наиболее часто встречаются: боковое зеркало заднего вида, бампер, антенна, решетка радиатора, дверная ручка и др. внешние детали).

– во-вторых, грунт, осыпавшийся с днища и других частей транспортного средства в момент столкновения;

– в-третьих, части одежды, обувь, вещи пешехода и иных лиц, находившихся вне транспортного средства.

3. Следы-вещества (позволяют определить вид транспортного средства, место столкновения, осуществить розыск транспортного средства, и его групповую идентификацию транспортного средства и др.):

– горюче-смазочные материалы (ГСМ) – бензин, масло, антифриз и др., обеспечивающие функционирование транспортного средства, протекшие в результате повреждений, полученных в ДТП, либо технической неисправности, возникшей до него;

– лакокрасочное покрытие транспортного средства или его отдельных деталей;

– кровь, вещество мозга и др.

4. Следы повреждений на транспортных средствах (разбитая светотехника, стекла транспортного средства; отсутствие его деталей и частей; вмятины, царапины, разрывы и др.), возникшие в результате столкновения:

– встречного (лобового), т.е. автотранспортные средства, движущиеся навстречу, ударяются передними частями. Возникшие повреждения направлены вдоль продольной оси автомобиля (от передней части к задней);

– поперечного:

а) перекрестного (транспортные средства столкнулись под прямым углом). Следы первичного удара при таком столкновении располагаются на передней части одного и на боковой части другого автомобиля. Следы возможного повторного удара (транспортные средства под действием инерции поворачиваются вокруг центра тяжести) выражены меньше следов первичного удара;

б) косоугольного, которое возникает, когда одно транспортное средство движется по прямой, а второе, производящее поворот или разворот под острым углом, пересекает ему путь. Повреждаются на автомобиле, движущемся прямо, углы его передней части, а на автомобиле, производящем маневр, – боковая сторона;

в) попутного (транспортные средства движутся в одном направлении).

При опрокидывании происходит деформация крыши, стоек, передней части автомобиля, поперечное переламывание кузова и др. Также на транспортном средстве остаются частицы одежды потерпевшего или частицы вещества преграды.

5. Следы повреждений на теле и одежде водителя, пассажира, пешехода.

Повреждения на трупe и пострадавшем делятся на: а) полученные внутри салона транспортного средства; б) полученные в результате наезда транспортного средства. Для ДТП характерны следующие повреждения: черепно-мозговые травмы, ушибленные раны и переломы лобной части головы, костей носа, челюстей, кровоподтеки на лице, тупые травмы и переломы грудной клетки,

переломы всех видов костей, ссадины и разрывы тканей лица, порезы, размозжения и разрывы тканей брюшной полости, внутренних органов, отрывы частей тела. В открытых ранах могут находиться частицы ЛКП автомобиля, части стекол и т.д.

На одежду и обувь пострадавшего пешехода в ДТП могут попасть частицы ЛКП автомобиля, осколки стекла и др. (локализуются на их поверхности, в складках, швах, карманах одежды). Следы возникают и на сопутствующих предметах (сумка, рюкзак и т.д.), если они контактировали с транспортным средством; эти объекты оставляют след на транспортном средстве (вмятины, царапины, наслоения).

При расследовании ДТП следователь должен целенаправленно осуществлять поиск следов на месте происшествия, используя, в том числе, информацию о типичных следах ДТП и их месторасположении, а также механизме их образования. Одним из методов следственного познания является моделирование. При расследовании ДТП моделирование – обязательное и незаменимое действие, позволяющее установить механизм ДТП и иные обстоятельства, имеющие значение для дела. Наиболее эффективным представляется применение информационных технологий, реализованных в программе компьютерного моделирования механизма ДТП.

Данная программа должна включать общую базу данных, содержащую информацию о механизме следообразования при ДТП, характеристиках различных видов транспортных средств, данные о соотношении скорости и тормозного пути транспортного средства и др., а также базу данных конкретного ДТП, формируемую следователем. Эта база включает данные, полученные при осмотре места происшествия: об обстановке и обнаруженных следах: вид, модель, количество транспортных средств; предполагаемая скорость их движения; местонахождение транспортных средств и их повреждения; местонахождение участников ДТП с указанием полученных ими телесных повреждений; параметры улично-дорожной сети (характеристика проезжей части, качество дорожного покрытия, горизонтальный и вертикальный профиль дороги); характеристика

местности, прилегающей к дорожной сети (населенный пункт, лес, степь и др.); иные характеристики (погодные условия, освещение и др.).

Следует отметить, что качество моделирования напрямую зависит от точности данных, зафиксированных при осмотре места происшествия, что, в свою очередь, требует грамотной и скрупулезной работы следователя при изучении обстановки места ДТП, обнаружении и фиксации его следов. Данные о ДТП, которые на этот момент не установлены, вносятся в различных вариантах (диапазоне); при их определении следует использовать установленные зависимости между элементами криминалистической характеристики ДТП, содержащиеся в общей базе данных программы. Изменение данных может осуществлять следователь, а также изменение введенных параметров должно происходить в автоматизированном режиме самой программой, так как ее возможности обработки данных очень высоки (Big Data, OLAP и DataMining-технологии, предназначенные для обработки большого объема разнородных данных¹⁴⁰). Все данные об автоматических изменениях должны содержаться в полученном конечном отчете о механизме ДТП.

Использование компьютерного моделирования следователем не является попыткой замены необходимых экспертных исследований, а способом оптимизации процесса расследования, который обеспечит построение наиболее вероятных версий о механизме ДТП, поможет воссоздать его картину, упорядочит, конкретизирует поисково-познавательную деятельность и сделает ее более эффективной.

Сведения о свойствах личности участников дорожного движения важны для понимания и объяснения их действий, ставших причиной ДТП, а также их поведения после совершённого преступления. В нашем исследовании мы ограничимся рассмотрением особенностей и свойств личностей водителей – виновников ДТП и пострадавших в них пешеходов. В криминалистической

¹⁴⁰ Вахитов А.Р. Использование KPI, технологий OLAP и data-mining при обработке данных // Известия томского политехнического университета. – 2009. – Т. 314. – № 5. – С.175–179.

литературе свойства личности преступника по данной категории преступлений достаточно подробно изучены, разработаны их типологии.¹⁴¹

Наиболее удачной и практически полезной представляется типология, разработанная А. Х. Натовым,¹⁴² которую мы приводим ниже с некоторыми изменениями, обусловленными анализом материалов уголовных дел по данной категории преступлений:

1) водитель – хулиган за рулем: умышленное нарушение ПДД, их циничное игнорирование, нередко демонстрация видеозаписей своих нарушений в сети Интернет, управляют транспортным средством в состоянии алкогольного или наркотического опьянения;

2) водитель – злостный нарушитель ПДД: систематическое нарушение ПДД, его действия не носят демонстративный характер, не отличаются циничностью, часть таких водителей злоупотребляет спиртными напитками;

3) водитель – ситуативный нарушитель ПДД: допускает нарушения в связи с недостаточностью знаний, умений и навыков по управлению транспортным средством, а также особенностями подструктуры психических форм отражения личности (рассеянность, значительные затраты времени на оценку дорожной ситуации и т.д.). В подструктуре направленности – возможно наличие установки на нарушение правил с целью достижения личной выгоды (опаздывает на работу, на какую-либо встречу и т.д.);

4) водитель – случайный нарушитель ПДД: законопослушный водитель, нарушения ПДД единичны и в большей степени обусловлены объективными причинами (отсутствие дорожных знаков, дорожной разметки и т.п.).

Анализ материалов уголовных дел по данной категории преступлений позволил установить, что противодействие расследованию в основном оказывают

¹⁴¹ Онучин А.П. Проблемы расследования дорожно-транспортных происшествий с учетом ситуационных факторов. – Свердловск, 1987. – С. 183; Иванов В.Н. Наука управления автомобилем. – М., 1990; Натов А.Х. Криминологический анализ и организация предупреждения дорожно-транспортных происшествий, совершаемых водителями индивидуальных автомобилей: автореф. дис. ... канд. пед. наук. – М., 1992. – С. 18-19 и др.

¹⁴² Натов А.Х. Указ. раб. – С. 18-19.

лица, которых следует отнести к первым двум типам приведенной выше классификации (68 % из числа изученных нами уголовных дел).

Противодействие расследованию лиц, виновных в совершении ДТП, осуществляется в различных формах. Непосредственно в месте совершения ДТП, сразу после его совершения, виновным лицом предпринимаются действия по сокрытию (уничтожению) источников информации о преступлении (9% из числа изученных нами уголовных дел). Здесь важным обстоятельством является обстановка места ДТП: действия по сокрытию следов применялись на дороге с низкой интенсивностью дорожного движения и отсутствием людей на прилегающей к дорожной сети местности (63% из числа изученных нами уголовных дел), в основном в вечернее и или ночное время (79% из числа изученных нами уголовных дел). В обстановке, противоположной указанной, виновник просто покидал место происшествия, не оказывая помощь пострадавшим (16% из числа изученных нами уголовных дел). В ряде случаев виновное лицо, покинувшее место ДТП, заявляло о том, что транспортное средство было у них угнано, похищено до происшествия (4% из числа изученных нами уголовных дел).

При наезде на пешехода имели место: перемещение пешехода виновным лицом с проезжей части на прилегающую к ней местность (обочина, овраг, лесополоса и т.д.) (29%); помещение трупа или лица, получившего ранение, в багажник, салон автомобиля и перемещение в другое (безлюдное) место (1%); перемещение пострадавшего к лечебному учреждению и оставление его недалеко от входа, после чего виновное лицо скрывается (30%).

Уже в процессе расследования имели место попытки подкупить очевидцев ДТП (7%), потерпевшего (23%), сотрудников правоохранительных органов (18%). Следует отметить, что попыток виновных лиц получить записи с камер видеонаблюдения, видеорегистраторов и др., где запечатлены обстоятельства ДТП, с целью их уничтожения не предпринималось в силу сложности, прежде всего объективной (отсутствие возможности доступа; отсутствие информации о

наличии камер, местонахождении владельца автомобиля с видеорегистратором и т.д.), реализации данного мероприятия.

На вопрос, поставленный нами перед следователями: «Какие данные о личности виновного, исходя из вашего опыта, важны для установления обстоятельств ДТП?», мы получили следующие ответы:

1) психофизиологические особенности, т.к. они определяют возможности лица по восприятию дорожной обстановки, реагированию на возникшую аварийную ситуацию и др. (74%);

2) состояние опьянения участника ДТП, т.к. это влияет на квалификацию содеянного, а также на действия виновного лица (100%). Несколько следователей указали, что сокрытие факта ДТП способствует алкогольное или наркотическое опьянение водителя;

3) среди иных данных были указаны: место работы лица, занимаемая должность, социальный статус, материальное положение, семейное положение, квалификация лица как водителя (все вместе – 53%), привлекалось ли лицо к административной и (или) уголовной ответственности (100 %) и др.

Наличие (отсутствие) состояния опьянения участников ДТП в момент его совершения должно выясняться по каждому факту совершения ДТП, т.к., во-первых, согласно ст. 264 УК РФ, оно является квалифицирующим признаком, а во-вторых, нахождение пострадавшего в ДТП в состоянии опьянения может указывать на возможность совершения им действий по нарушению ПДД (в 2022 году зарегистрировано 16 ДТП, в которых пешеход находился в состоянии опьянения). Согласно результатам, полученным по итогам анализа ДТП, произошедшим на территории Краснодарского края в 2022 г., водители, имеющие признаки опьянения, были виновны в 89% случаев ДТП, в которых участвовали.¹⁴³ Всего такими водителями совершено 463 ДТП. В выходные дни количество ДТП с участием водителей с признаками опьянения значительно выше – 40% от общего числа таких ДТП. Что характерно, 31% водителей с признаками

¹⁴³ Комплексный анализ оперативно-служебной деятельности госавтоинспекции Краснодарского края за 12 месяцев 2022 года. – Краснодар, 2023. – С. 25-28.

опьянения, а именно 193 человека, управляли транспортным средством, не имея такого права либо были его лишены. Водители в состоянии наркотического опьянения стали участниками 61 ДТП.

Следует отметить, что каждый пятый (109 водителей) из имевших признаки опьянения отказался от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения. Увеличилось количество случаев, когда водители, совершившие ДТП, заявляли, что употребили алкогольные напитки (наркотические вещества) уже после совершенного ДТП (13 случаев, что на 30% больше, чем в 2021 г.). Достоверность этих утверждений не представилось возможным установить, что не исключает их нахождения в состоянии опьянения в момент ДТП, а высказанные заявления являются способом противодействия расследованию.

Наличие факта привлечения виновного в ДТП лица к административной и (или) уголовной ответственности должно устанавливаться по каждому расследованию и учитываться при квалификации его действий, в системе характеристик его личности, при назначении наказания, избрании меры пресечения, тактике производства следственных действий. Так, с января по ноябрь 2022 г. зарегистрировано 57184 нарушения правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию и лишенным права управления транспортными средствами (ст. 264.2 УК РФ)¹⁴⁴.

По данным, полученным нами в ходе изучения материалов уголовных дел, ранее за совершение административных правонарушений, связанных с нарушением ПДД, привлекались – 19% из числа осужденных, к уголовной ответственности (в т. ч. за совершение иных преступлений) – 9%. Следует отметить, что виновные лица, ранее привлекавшиеся к уголовной ответственности, оказывают активное противодействие расследованию.

В неосторожных преступлениях связь между личностью потерпевшего и личностью преступника практически ничтожна, тем не менее поведение

¹⁴⁴ Состояние преступности в России за январь – ноябрь 2022 года М.: МВД РФ ФКУ «Главный информационно-аналитический центр», 2022. – С. 8.

потерпевшего является составным элементом механизма ДТП, его причин и последствий.¹⁴⁵ Имеют место ситуации, когда действия потерпевших способствуют или провоцируют возникновение аварийной ситуации (нарушают ПДД, намеренно инсценируют наезд с целью извлечения материальной выгоды и т.д.). Встречаются и случаи противодействия потерпевших расследованию, когда по корыстным или иным соображениям они дают ложные показания об обстоятельствах ДТП.

За 12 месяцев 2022 года на территории Краснодарского края зарегистрировано 1555 ДТП с участием пешеходов, в результате которых 205 человек погибли и 1417 получили ранения. Наезд на пешехода является одним из самых травмоопасных видов дорожно-транспортных происшествий и занимает вторую позицию по числу погибших и раненых среди всех видов ДТП (первый показатель – столкновение транспортных средств). Хотя основной причиной совершения ДТП с участием пешеходов является нарушение водителями транспортных средств правил дорожного движения, а самое распространенное нарушение – проезд пешеходного перехода – (491 ДТП), следует, отметить, что в действиях пешеходов также имеют место нарушения правил дорожного движения: в основном нарушение правил перехода через проезжую часть вне пешеходного перехода в зоне его видимости либо при наличии в непосредственной близости подземного (надземного) пешеходного перехода зафиксировано в 197 ДТП.

Особую группу потерпевших в ДТП составляют несовершеннолетние (в возрасте до 16 лет). В 2022 году на территории Краснодарского края зарегистрировано 747 таких ДТП, в результате которых 30 человек погибли и 830 получили ранения.

Следует отметить, что большинство ДТП (630, или 84,3% от общего количества ДТП с участием детей) произошло из-за нарушения ПДД водителями

¹⁴⁵ Князьков А.С. Тактико-криминалистическое значение данных о личности потерпевшего // Правовые проблемы укрепления российской государственности. Ч. 58. Томск, 2013. С. 145-147; Кольчурин А.Г. Особенности расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных в сельской местности: дис. ... канд. юрид. наук. Краснодар, 2004. С. 34 и др.

ТС (доля погибших – 90% (27), раненых – 86,1%). По неосторожности детей произошло 175 ДТП (погибли 7, получили ранения 169). Зарегистрировано 56 ДТП, где дети управляли мототранспортом (4 ребенка погибли и 52 получили ранения). Все несовершеннолетние не имели права управления. В 30-ти случаях дети передвигались без шлема и средств защиты. По непосредственной вине подростков произошло 33 ДТП. С участием детей-велосипедистов произошло 57 ДТП, в результате которых 1 ребенок погиб и 56 детей пострадали. По непосредственной вине детей-водителей велотранспорта произошло 40 ДТП.

Исходя из вышесказанного, потерпевшие в ДТП составляют следующие группы: лица, пострадавшие в результате ДТП вследствие действий водителя транспортного средства или иных лиц (например, лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности на объекте транспортной инфраструктуры); лица, которые своими действиями способствовавшие совершению ДТП; лица, которые сами создавшие аварийную ситуацию.

При расследовании преступлений данной категории личностные свойства потерпевшего-пешехода в подавляющем большинстве случаев не учитываются, хотя Уголовный кодекс предусматривает ответственность пешеходов и пассажиров, являющихся виновниками ДТП (ст. 268 УК РФ).

Таким образом, криминалистическая характеристика дорожно-транспортных происшествий является информационной моделью, отражающей закономерные связи между элементами преступлений против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Она: является основой проводимых научных исследований при разработке методики расследования данной группы преступлений; используется следователями при расследовании преступлений данной группы для получения криминалистически значимой информации (для построения версий, определения предмета расследования и т. д.) в целях оптимизации процесса расследования.

Она включает в себя следующие структурные элементы: а) вид транспортного средства; б) обстановка совершения дорожно-транспортного преступления и типичные следы, образовавшиеся при его совершении; в)

механизм дорожно-транспортного преступления и способ его совершения, включая действия по его сокрытию; г) личность субъекта, совершившего дорожно-транспортное преступление; д) личность потерпевшего в дорожно-транспортном преступлении.

Определяющими элементами в криминалистической характеристике преступлений против безопасности дорожного движения наиболее значимыми являются обстановка и следы на месте совершения преступления. Именно они позволяют познать механизм случившегося события и установить все его обстоятельства. Значимую роль в этом играют данные о дорожно-транспортном происшествии, зафиксированные средствами объективного контроля (АПК, видеорегистраторы и т.д.).

Как справедливо отмечено, криминалистическая характеристика преступления, представленная в цифровой форме, есть типовая компьютерная модель преступления и, соответственно, база данных для автоматизированной информационной системы методики расследования преступлений.¹⁴⁶ Структурными элементами типовой компьютерной модели дорожно-транспортных преступлений являются элементы криминалистической характеристики данной группы преступлений, полученные в результате обработки статистических данных. Следует использовать аналитику, произведенную организационно-аналитическим управлением Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД РФ, и аналитику репрезентативной выборки уголовных дел о преступлениях данной группы, осуществляемую в рамках формирования соответствующей криминалистической методики. Своевременное обновление базы данных обеспечит поддержание должного качества производительности автоматизированной информационной системы методики расследования преступлений против безопасности дорожного движения. Аналитика организационно-аналитического управления Главного управления по

¹⁴⁶ Цифровая криминалистика: учебник для вузов / В.Б. Вехов [и др.]; под редакцией В.Б. Вехова, С.В. Зуева. – М.: Издательство Юрайт, 2021. – С. 376.

обеспечению безопасности дорожного движения МВД РФ проводится ежегодно, что позволяет своевременно обновлять базу данных АИС. В базу данных следует вводить аналитические данные по ДТП, произошедшим в течение года на всей территории РФ, и данные по региону, в котором находится субъект расследования, т.к. содержание элементов криминалистической характеристики по данной категории преступлений зависит от таких факторов, как состояние дорожно-транспортной сети, количество транспорта в регионе, преобладающие погодные условия и т.д., поскольку чем точно в ней отражена структура преступной деятельности, тем выше ее эффективность. Также в базе данных должны содержаться все нормативные акты, касающиеся безопасности дорожного движения; данный компонент также должен постоянно обновляться. Сведения, содержащиеся в базе данных, позволят следователю оперативно получать необходимую информацию и использовать ее для конкретизации предмета расследования, построения следственных версий, организации расследования и др. Данная база данных является исходной основой информационной технологии поддержки принятия решений и позволяет оптимизировать и автоматизировать деятельность следователя.

2.2 Использование информационных технологий в организации расследования дорожно-транспортных происшествий

Для аргументированного обоснования направления использования ИТ в организации расследования дорожно-транспортных происшествий необходимо определить, что следует понимать под организацией расследования. Вопросам организации расследования посвятили свои научные исследования такие известные ученые, как Р. С. Белкин, А. В. Дулов, В. Д. Зеленский, Г. Г. Зуйков, А. К. Кавалиерис, Л. М. Карнеева, З. И. Кирсанов, В. Е. Коновалова, В. Е. Корноухов, А. М. Ларин, И. П. Можаяева, В. В. Степанов, С. И. Цветков, В. И. Шиканов, Н. П. Яблоков и многие другие.

Можно отметить некоторые мнения о понятии организации. Так, В. Е. Коновалова считает, что организация расследования – это планирование предварительного следствия, определение необходимых следственных действий, оперативно-розыскных мероприятий и их сочетаний, научно-техническое обеспечение расследования, особенности решения мыслительных задач, а также экономия процессуальных средств.¹⁴⁷

А. М. Ларин считал, что организация расследования – это рациональный выбор, расстановка и применение сил, орудий, средств, создание оптимальных условий расследования для достижения целей судопроизводства.¹⁴⁸

А. В. Дулов понимает под организацией процесс упорядочивания и оптимизации расследования посредством определения и конкретизации его целей, определения и планирования сил, средств их достижения, а также создания условий для качественного производства следственных действий.¹⁴⁹ Аналогичной точки зрения придерживается Н. П. Яблоков, который определяет организацию расследования как конкретизацию, упорядочение, качественное совершенствование структуры расследования как системы, создание условий реализации плана расследования.¹⁵⁰

Анализ определений, данных учеными (В. Д. Зеленским, А. Ю. Корчагиным, З. И. Кирсановым, И. П. Можяевой, В. В. Степановым и др.¹⁵¹), как известно, позволяет отметить две позиции, которые сложились на данный момент. Первая

¹⁴⁷ Коновалова В.Е. Организация и психологические основы деятельности следователя. – Киев, 1973. – С. 56–58.

¹⁴⁸ Ларин А.М. Расследование по уголовному делу. Планирование. Организация. – М., 1970. – С. 59.

¹⁴⁹ Криминалистика: учебник / под ред. А.В. Дулова. – Минск, 1998. – С. 273.

¹⁵⁰ Яблоков Н.П. Криминалистика: учебник для вузов. – М., 1995. – С. 116.

¹⁵¹ Зеленский В.Д. О понятии научной организации и управления расследования // Правоведение. – 1982. – № 4. – С. 66-71; Зеленский В.Д. Теоретические вопросы организации расследования преступлений. – Краснодар, 2011; Можяева И.П. Основы научной организации деятельности следователя. – М., 2012; Можяева И.П. Криминалистическое учение об организации расследования преступлений: дис. ...д-ра юрид. наук. – М., 2015; Можяева И.П., Степанов В.В. Организационные основы деятельности следователя по раскрытию, расследованию и предупреждению преступлений: монография. – М.: Юрлитинформ, 2007; Кирсанов З.И. Теоретические основы криминалистики: учеб. пособие. – М., 1998; Корчагин А.Ю. Основы криминалистического обеспечения судебного разбирательства уголовных дел. – М., 2009.

точка зрения: организация является образующим и обеспечивающим началом расследования, – разделяет большинство ученых-криминалистов.¹⁵² Вторая выделяет в основном обеспечивающую роль организации. Мы считаем, что организация представляет собой упорядочение посредством структурирования расследования: определения его целей, сил и средств достижения и поддержания созданной структуры в оптимальном состоянии в ходе ее реализации посредством взаимодействия с участниками расследования, координации и контроля их деятельности. Формирование структуры расследования есть интеллектуально-аналитическая деятельность следователя, которую он осуществляет на первоначальном этапе расследования. Динамичность расследования предполагает возможность изменения первоначальных (исходных) данных уже в процессе его производства, что требует от следователя корректировать сформированную систему целей расследования, а следовательно, и остальных элементов структуры.¹⁵³

Механизм целеопределения, по общему мнению, определяется криминалистической сложностью осуществляемого расследования.¹⁵⁴ Так, в простых расследованиях (преступление очевидно, произошло в присутствии потерпевшего и (или) свидетелей, лицо, его совершившее установлено; простые расследования составляют 76% дорожно-транспортных преступлений) следователь осуществляет конкретизацию обстоятельств, подлежащих доказыванию (предмет доказывания), указанных в ст. 73 УПК РФ.

¹⁵² Куемжиева С.А., Зеленский В.Д. Общие положения криминалистической методики: монография. – Краснодар: КубГАУ, 2015. – С. 29

¹⁵³ Проблемы криминалистики: монография / Г.М. Меретуков, В.Д. Зеленский, С.А. Куемжиева, [и др.]. – Краснодар: КубГАУ, 2018. – С. 60–61.

¹⁵⁴ Положения концепции криминалистической сложности расследования предложены и разработаны в монографических исследованиях В.Д. Зеленского (Зеленский В.Д. Криминалистические проблемы организации расследования преступлений: дис. ...д-ра юрид. наук. – Краснодар, 1991; Зеленский В.Д. Организационные функции субъектов расследования преступлений: монография. – Краснодар: КубГАУ, 2005; Зеленский В.Д. Теоретические вопросы организации расследования преступлений: монография. – Краснодар: КубГАУ, 2011; Зеленский В.Д. Организации расследования преступлений: основные положения: монография. – М., 2025.).

Следователю в рамках механизма целеопределения простого расследования дорожно-транспортного преступления необходимо конкретизировать следующие обстоятельства, подлежащие доказыванию:

1. Событие преступления, включающее:

а) время совершения преступления против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта: во-первых, это тот временной промежуток, когда непосредственно произошло ДТП; во-вторых, это временной промежуток, когда:

1) были неисполнены требования по соблюдению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах, если это деяние повлекло по неосторожности возникновение ДТП;

2) был выполнен недоброкачественный ремонт транспортных средств, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо иного транспортного оборудования, а равно выпуск в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств лицом, ответственным за техническое состояние транспортных средств, если эти деяния повлекли по неосторожности ДТП;

3) было произведено разрушение, повреждение или приведение иным способом в негодное для эксплуатации состояние транспортного средства, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо другого транспортного оборудования;

4) осуществлено нарушение пассажиром, пешеходом или другим участником движения (кроме водителя транспортного средства) правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности ДТП.

б) место совершения дорожно-транспортного преступления. Применительно к категории простых расследований установление точного места совершения преступления не вызывает затруднений у следователей, т.к. это тот участок улично-дорожной сети, где произошло и ДТП, а также имели место действия, перечисленные выше в п. 1), 3) и 4).

в) участие в происшествии транспортного средства. Данное обстоятельство подлежит установлению для правильной квалификации произошедшего, т.к. ДТП – это событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием.¹⁵⁵ Следовательно, отсутствие в событии транспортного средства исключает происшествие из группы преступлений против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта.

В уголовно-правовой науке существуют следующие точки зрения:

1) транспортное средство в главе 27 УК РФ является средством совершения преступления, т.к. преступление совершается с его помощью лицом, им управляющим;¹⁵⁶

2) транспортное средство в случае его повреждения или уничтожения относят к предмету данной группы преступлений, а если на нем были нарушены ПДД – к средству совершения преступления;¹⁵⁷

3) согласно мнению Н.И. Исаева, транспортное средство не является ни предметом, ни орудием преступления, а представляет собой особый источник повышенной опасности, проявляющий свои возможности в рамках дорожного движения и требующий соблюдения установленных правил.¹⁵⁸

Анализируя предложенные позиции, отметим, что обязательным признаком преступлений, предусмотренных главой 27 УК РФ, является участие в них механического транспортного средства. Перечень механических транспортных средств был нами подробно рассмотрен в параграфе 2.1 настоящей диссертации. Перечень механических транспортных средств пополняется. Так, в 2014 г. в него

¹⁵⁵ О безопасности дорожного движения: Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (последняя редакция) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_8585/2154abcb9e24bd897e871e2f7c5024e34f3347a5/

¹⁵⁶ Проценко С.В. Предмет и объект уголовно-правовой охраны в составе транспортного преступления // Российский следователь. - 2010. – № 14. – С. 22–26.

¹⁵⁷ Батрова Т.А. Причинение вреда в экстремальных условиях осуществления профессиональной деятельности на транспорте (уголовно-правовые аспекты): автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – Рязань, 2004. – С. 16.

¹⁵⁸ Исаев Н.И. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: науч.-практ. пособие / под ред. Н.Г. Кадникова. – М., 2011. – С. 84 – 85.

были добавлены мопеды, в 2016 г. и в 2022 г. были внесены изменения в примечание 1 к ст. 264 УК РФ (дан перечень других механических транспортных средств), также в 2022 г. в него внесли средства индивидуальной мобильности. В ходе проведенного нами анкетирования 26 % работников правоохранительных органов указали, что не были сразу осведомлены об указанных дополнениях перечня механических транспортных средств.

Проблему несвоевременного информирования заинтересованных лиц (следователей, сотрудников ГИБДД, оперативных работников) о внесении изменений в действующее законодательство, регулирующие отношения в сфере безопасности дорожного движения, на наш взгляд, необходимо решить следующим образом:

1) своевременное информирование следователей и работников ГИБДД. При доведении данной информации до сотрудников ОВД необходимо задействовать возможности ИСОД МВД России, до сотрудников следственных органов – единой информационно-аналитической системы Следственного комитета РФ;

2) автоматизированная методика расследования дорожно-транспортных преступлений. В обязательном порядке база данных должна содержать блок нормативных актов, регулирующих отношения в сфере безопасности дорожного движения. Все изменения действующего законодательства, регулирующие данную сферу общественных отношений, должны незамедлительно поступать в базу данных АИС.

г) механизм ДТП и способ совершения преступления. Механизм ДТП позволяет верно квалифицировать действия виновного лица в совершении дорожно-транспортного преступления, а также может учитываться при определении смягчающих и отягчающих обстоятельств. Как мы уже отметили, в данной группе преступлений из элементов способа совершения преступления значимыми выступают действия виновного лица по сокрытию преступления, которые могут образовывать самостоятельные составы преступлений (подкуп или принуждение свидетеля, потерпевшего в целях дачи ими ложных показаний (ст. 309 УК РФ); вмешательство в какой бы то ни было форме в деятельность

следователя или лица, производящего дознание, в целях воспрепятствования всестороннему, полному и объективному расследованию дела (ст. 294 УК РФ) и др.).

2. Виновность лица в совершении дорожно-транспортного преступления, форма его вины и мотивы.

3. Обстоятельства, характеризующие личность обвиняемого.¹⁵⁹ Следует отметить, что среди этих обстоятельств, как справедливо отмечает К. С. Латыпова, содержатся не только те, что имеют значение для качественного расследования по уголовному делу, но и те, которые будут предметом судебного исследования.¹⁶⁰

Анализ практики расследования преступлений против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта позволяет указать еще ряд обстоятельств, характеризующих личность обвиняемого, которые устанавливаются и могут иметь существенное значение: если преступление совершено женщиной, следует установить, не находится ли она на момент расследования в состоянии беременности. Данное обстоятельство может оказывать влияние как на принимаемое следователем процессуальное решение по делу (например, избрание меры пресечения), так и на принятие тактических решений о выборе тактики проведения следственных действий с ее участием, а также и на определение судом меры наказания подсудимой; поведения и действия обвиняемого после совершения преступления; особо следует отметить установление обстоятельства – нахождение обвиняемого лица в момент совершения преступления в состоянии опьянения.

Здесь следует обратить внимание, что нахождение водителя транспортного средства в состоянии опьянения в момент совершения ДТП прямо предусмотрено как квалифицирующий признак в ч. 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ. В ст. 268 УК РФ, где

¹⁵⁹ Вдовин А.Н. Особенности методики расследования и поддержания государственного обвинения по уголовным делам о преступлениях, связанных с незаконным оборотом оружия и боеприпасов (по материалам приграничных регионов Сибирского федерального округа): дис. ... канд. юрид. наук. – Новосибирск, 2015. – С. 102.

¹⁶⁰ Латыпова К.С. Указ. раб. – С. 144.

виновниками ДТП выступают такие участники дорожного движения, как пешеход, пассажир или другие лица (кроме водителя транспортного средства), такой квалифицирующий признак не содержится.

Тем не менее, ч. 1.1 ст. 63 УК РФ гласит, что судья, в зависимости от личности виновного, может признать отягчающим обстоятельством совершение преступления в состоянии опьянения. Поэтому по факту ДТП необходимо устанавливать наличие состояния опьянения всех участвующих в нем лиц, в том числе пешеходов и пассажиров транспортного средства, так как на этом этапе только начинается процесс познания произошедшего. Следовательно преждевременные выводы могут негативно сказаться на результате расследования.

Опрос следователей позволил установить, что одним из способов противодействия расследованию является заявление водителя, виновного в ДТП, о том, что он принимал лекарственные препараты, содержащие этиловый спирт¹⁶¹ (данную ситуацию указали 72% следователей, участвующих в анкетировании).

Для нейтрализации данного противодействия, по нашему мнению, необходимо: медицинское освидетельствование должно быть проведено в максимально короткий срок с момента его совершения, в строгом соответствии с Приказом Минздрава России от 18.12.2015 № 933н.¹⁶² Факт отказа от прохождения медицинского освидетельствования тщательно фиксируется, так как Примечание 2 ст. 264 УК РФ указывает, что лицо, управляющее транспортным

¹⁶¹ В перечне лекарственных препаратов для медицинского применения таких препаратов 192 (Об утверждении перечня спиртосодержащих лекарственных препаратов, на деятельность по производству, изготовлению и (или) обороту которых не распространяется действие Федерального закона «О государственном регулировании производства и оборота этилового спирта, алкогольной и спиртосодержащей продукции и об ограничении потребления (распития) алкогольной продукции»: Распоряжение Правительства РФ от 30.01.2020 № 151-р [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_344458/bffbf08beab8b548eaaaf0b5818295b0c892265/

¹⁶² О порядке проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического): Приказ Минздрава России от 18.12.2015 № 933н (ред. от 25.03.2019) (Зарегистрировано в Минюсте России 11.03.2016 № 41390) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_195274/

средством и отказавшееся от медицинского освидетельствования, признается находящимся в состоянии опьянения; при получении объяснения выяснить у лица, принимает ли он какие-либо лекарственные препараты на постоянной основе, принимал ли он какие-либо лекарственные препараты после совершения ДТП, но до проведения медицинского освидетельствования. Следует точно установить и зафиксировать: наименование лекарственного препарата, его количество в емкости или упаковке, дозировку и прочее. Необходимо выяснить у лица, дающего объяснение, в каком количестве, когда и по какой причине он употребил лекарственный препарат. По возможности необходимо произвести детальную фотосъемку лекарственного препарата в рамках дополнительной фиксации. Оптимальным вариантом будет изъятие лекарственного препарата и приобщение его к материалам дела, но это возможно только в случае установления факта, что лицо в состоянии обойтись без его употребления и что это негативно не скажется на его здоровье.¹⁶³ Данные действия обеспечат возможность назначения и производства судебно-химического исследования фармацевтических препаратов, которое позволит установить: а) содержит ли данный лекарственный препарат этиловый спирт, и если да, то в каком количестве; б) могло ли употребление лекарственного препарата оказать влияние на уровень алкоголя в крови; в) какое количество лекарственного препарата необходимо принять, чтобы уровень алкоголя в крови соответствовал зафиксированному в момент проведения медицинского освидетельствования; г) вызывает ли прием данного лекарственного препарата при его употреблении побочные эффекты и какие именно.

4. Характер и размер вреда, причиненного преступлением. Применительно к данной группе преступлений в результате их совершения может быть причинен физический, имущественный и моральный вред. Статьи 263.1, 264, 266, 268 УК РФ предусматривают ответственность за причинение тяжкого вреда здоровью потерпевшего. Поэтому мероприятия, направленные на определение степени тяжести вреда здоровью, должны проводиться грамотно и своевременно,

¹⁶³ Латыпова К.С. Указ. раб. – С. 148.

особенно с учетом того, что легкий и средний вред здоровью исключают преступность деяния (исключение составляет статья 267 УК РФ, где предусмотрено причинение легкого, среднего и тяжкого вреда здоровью). Во избежание ошибок при установлении степени тяжести вреда здоровью необходимо: устанавливать повреждения, полученные участниками ДТП, а также возможность наступления последующих заболеваний, к возникновению которых привели данные повреждения; устанавливать, где, когда и в каком объеме участники ДТП получили медицинскую помощь в связи с полученными в нем повреждениями, нуждались ли они в комплексе мероприятий, помогающих восстановить нарушенные функции организма после этих травм (медицинская реабилитация), и проходили ли его; получить все заключения, выданные медицинскими учреждениями лицу, по поводу полученных в результате ДТП повреждений.

Полученная в результате этих действий информация, представленная на судебно-медицинскую экспертизу, позволяет полно и достоверно установить тяжесть вреда здоровью, причиненного лицу в результате ДТП (анализ уголовных дел позволил нам выявить две ситуации, в которых имела место попытка выдать травмы, полученные до ДТП, за повреждения, полученные в нем).

По данной категории преступлений потерпевшие практически во всех случаях заявляли гражданский иск о возмещении имущественного и морального вреда. Иск о возмещении имущественного вреда был заявлен в 99% изученных уголовных дел, морального – 81%. Следовательно необходимо установить размер имущественного вреда:

а) причиненного в результате произошедшего ДТП (повреждение транспортного средства, личного имущества, транспортно-эксплуатационного состояния улично-дорожной сети и др.);

б) средств, потраченных на лечение, медицинскую реабилитацию. Также следовательно необходимо разъяснять потерпевшему право предъявить гражданский иск о возмещении морального вреда, причиненного ему в результате ДТП.

5. Обстоятельства, исключаящие преступность и наказуемость деяния, обстоятельства, которые могут повлечь за собой освобождение от уголовной ответственности и наказания (соответственно главы 8, 11, 12 УК РФ). Представляется, что ряд авторов необоснованно исключает необходимость установления обстоятельств, исключающих преступность и наказуемость деяния, по данной категории преступлений с учетом их специфики.¹⁶⁴ Судебная практика имеет несколько примеров применения по факту ДТП ст. 39 УК РФ (крайняя необходимость). Так, гражданин М., управляя автомобилем, нарушил ПДД и создал аварийную ситуацию. Гражданин В., движущийся на автомобиле следом за М., в целях предотвращения тяжких последствий, применил резкое торможение своего автомобиля. В результате данного маневра автомобиль В. занесло на разделительный газон, где произошел наезд на пешехода Ш. Пешеход от полученных травм скончался. Было установлено, что В. выполнил все зависящие от него действия и все-таки не смог предотвратить наезд. Судебная коллегия по уголовным делам Верховного Суда РСФСР признала приговор, в соответствии с которым М. был осужден, а В. оправдан, обоснованным, сочтя правильным вывод о том, что В. действовал в условиях крайней необходимости и уголовной ответственности не подлежит.¹⁶⁵

Действительно применения статьи 39 УК РФ по дорожно-транспортным преступлениям – вопрос дискуссионный (в рамках уголовного права), и сложный при установлении и доказывании данного обстоятельства в ходе расследования. Это обусловлено следующим:

а) причинение вреда невозможно было устранить никаким другим образом, т.е. нарушение лицом ПДД – вынужденное решение, а совершенный маневр – единственный возможный способ избежать наступления более тяжких последствий;

¹⁶⁴ Латыпова К.С. Указ. раб. – С. 148.

¹⁶⁵ Сборник постановлений Президиума и определений Судебной коллегии по уголовным делам Верховного Суда РСФСР, 1974-1979 гг. / РСФСР. Верховный Суд; отв. ред. А.К. Орлов; сост.: Т.В. Воробьева, З.Г. Андропова. – Москва: Юридическая литература, 1981. – С. 39–40.

б) нарушение участником ПДД и ущерб, причиненный ДТП (вред здоровью, наступление смерти) – это факты объективной реальности, которые достоверно устанавливаются и доказываются при расследовании дорожно-транспортных преступлений;

в) возможность же наступления более тяжких последствий – это предположение о событии, которое фактически могло и не наступить.¹⁶⁶ Кроме того, необходимо установить не только реальность возможности наступления более тяжких последствий, но и то, что никакого другого способа, кроме реализованного в данной ситуации, не существовало.¹⁶⁷

Для установления данных обстоятельств необходимо осуществить прогнозирование различных вариантов развития ситуации ДТП с учетом значительного объема фактов, которые оказывают влияние как на ее развитие, так и на конечный результат. До недавнего времени решить указанный вопрос категорически не представлялось возможным, а при решении дела по существу суд руководствуется только доказанными фактами, а не предположениями и прогнозами. Представляется, что использование информационных технологий в решении данной проблемы, применение компьютерного моделирования при прогнозировании развития аварийной ситуации с учетом различных вариантов действий ее участников, позволит получить достоверные данные о наступлении более тяжких последствий. Результаты такого прогнозирования позволят объективно устанавливать наличие крайней необходимости в действиях участника дорожного движения, вынужденно нарушившего ПДД, по вине третьих лиц.

При расследовании дорожно-транспортных преступлений довольно часто применяются положения статьи 75 УК РФ (освобождение от уголовной ответственности в связи с деятельным раскаянием) и статьи 76 УК РФ (освобождение от уголовной ответственности в связи с примирением с

¹⁶⁶ Бохан А. П. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: дис. ...канд. юрид. наук. – Ростов н/Д, 2002.

¹⁶⁷ Бохан А.П., Мясников В.В. Крайняя необходимость или дорожно-транспортное преступление? // Юрист-правоведь. – 2016. – № 1 (74). – С. 34–40.

потерпевшим), соответственно, в 12% и 26% от уголовных дел, подвергнутых анализу. Отметим рост данного показателя в пределах 5–6% относительно данных, указанных в научных работах, посвященных исследованию данной проблемы.¹⁶⁸

При этом должны быть установлены следующие обстоятельства:

1) при применении статьи 75 УК РФ:

- а) добровольная явка с повинной лица, совершившего преступление;
- б) в ходе расследования лицо, совершившее преступление, всячески способствовало его раскрытию и расследованию;
- в) лицом, совершившим преступление, был возмещен причиненный ущерб или иным образом заглажен причиненный вред;

2) при применении статьи 76 УК РФ:

- а) обстоятельства, указанные выше в пункте 1);
- б) примирение лица, совершившего преступление, с потерпевшим и заглаживание причиненного ему вреда.

Здесь необходимо отметить определение Судебной коллегии по уголовным делам от 23.11.2023 г. Органом предварительного расследования Рыльский В.В. обвинялся в том, что 19 декабря 2021 г., управляя технически исправным автомобилем, в нарушение пунктов 10.1 и 14.1 Правил дорожного движения Российской Федерации, избрал скорость, которая не обеспечивавшую ему возможности постоянного контроля за движением транспортного средства, и допустил наезд на несовершеннолетнего пешехода М., 14 февраля 2006 г. рождения, находившуюся в состоянии беременности и переходившую дорогу по нерегулируемому пешеходному переходу. В результате дорожно-транспортного происшествия пострадавшая от полученной черепно-мозговой травмы скончалась на месте происшествия. Рыльский В.В. был освобожден от уголовной ответственности в связи с примирением с потерпевшей. Рыльский В.В. загладил

¹⁶⁸ См.: Латыпова К.С. Указ. раб. – С. 148; Доманов В.Н. Правовые аспекты формирования и реализации позиции адвоката по делам, связанными с дорожно-транспортными происшествиями: дис. ...канд. юрид. наук. – М., 2017.

причиненный вред, что подтверждено пояснениями матери потерпевшей о компенсации ей морального вреда в размере 1 000 000 руб., ее распиской о получении денежных средств в размере 580 000 руб. и справкой о расходах на погребение в размере 80 000 руб. Суд первой инстанции пришел к выводу о том, что принятые Рыльским В.В. меры по заглаживанию вреда являются достаточными и свидетельствуют о восстановлении нарушенных в результате совершенного преступления прав и законных интересов потерпевшей, уменьшении степени общественной опасности деяния, а также руководствуясь положительными данными, характеризующими его личность, освободил Рыльского В.В. от уголовной ответственности. Кассационный суд постановление Слюдянского районного суда Иркутской области от 16 сентября 2022 г. и апелляционное постановление Иркутского областного суда от 05 декабря 2022 г. в отношении Рыльского В.В. оставил без изменения. Заместитель Генерального прокурора Российской Федерации Ткачев И.В. выразил несогласие с состоявшимися судебными решениями, обосновав это следующим:

1) объектами преступного посягательства по настоящему делу являются общественные отношения в сфере безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также здоровье и жизнь человека – непреходящая общечеловеческая ценность, утрата которой необратима и невозполнима;

2) преступление совершено в отношении несовершеннолетней М., находившейся в состоянии беременности, которая, не нарушая Правил дорожного движения, переходила дорогу по нерегулируемому пешеходному переходу. Судебная коллегия определила: кассационное представление удовлетворить, постановление районного и областного суда, а также кассационное постановление кассационного суда общей юрисдикции отменить, уголовное дело передать на новое рассмотрение. Обоснование определения:

а) суд должен был оценить, в какой степени предпринятые Рыльским В.В. действия по заглаживанию вреда, в виде извинений, принесенных матери погибшей – М., а также выплаченных ей денежных средств, позволяли

компенсировать наступившие негативные последствия преступления – гибель несовершеннолетней М., находившейся в состоянии беременности;

б) суд не учел, что прекращение уголовного дела по данным основаниям никак не ограничило Рыльского В.В. в праве управления транспортными средствами несмотря на то, что преступление, в совершении которого он обвинялся, посягало также на общественные отношения в сфере безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. В обжалуемом постановлении судом не указано, какие действия Рыльского В.В. расценены как загладившие вред этим общественным интересам.¹⁶⁹

Анализ данного определения, по нашему мнению,:

1) добавляет необходимость установления следователем следующего обстоятельства: компенсировали ли действия виновного лица по заглаживанию вреда перед потерпевшим наступившие последствия. Установить это обстоятельство представляется возможным при допросе потерпевшего, включив данное обстоятельство в его предмет. Документы, подтверждающие объем действий по заглаживанию вреда, также должны содержаться в материалах уголовного дела;

2) относительно установления факта заглаживания вреда общественным интересам (в нашем случае, общественные отношения в сфере безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств) ситуация более сложная, т.к. четкий критерий определения необходимых и достаточных действий виновного в УК РФ в данной ситуации не определен. То, что Рыльский В.В. после ДТП не был лишен права управления транспортным средством, является результатом невыполнения должностных обязанностей сотрудниками ГИБДД. Следовательно, установления каких-либо дополнительных обстоятельств следователем в ходе расследования в этой части не требуется.

¹⁶⁹ Кассационное определение Судебной коллегии по уголовным делам Верховного Суда Российской Федерации от 23.11.2023 № 66-УДП23-20-К 8 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://legalacts.ru/sud/kassatsionnoe-opredelenie-sudebnoi-kollegii-po-ugolovnym-delam-verkhovnogo-suda-rossiiskoi-federatsii-ot-23112023-n-66-udp23-20-k8/>

По данной категории преступлений при назначении наказания суд может применить ст. 82 УК РФ. Следовательно, в ходе расследования необходимо установить:

- 1) наличие или отсутствие беременности у обвиняемой;
- 2) наличие или отсутствие у обвиняемой ребенка (детей) в возрасте до четырнадцати лет, а также действительно ли она исполняет обязанности по его (их) воспитанию;
- 3) наличие или отсутствие у обвиняемого ребенка (детей) в возрасте до четырнадцати лет, являющегося единственным родителем, а также действительно ли он исполняет обязанности по его (их) воспитанию.

6. Обстоятельства, смягчающие (ст. 61 УК РФ) и отягчающие (ст. 63 УК РФ) наказание. По рассматриваемой категории преступлений в основном это следующие обстоятельства:

- 1) отягчающие наказание:
 - а) рецидив преступлений;
 - б) наступление тяжких последствий в результате совершения преступления;
 - в) состоянии опьянения, вызванное употреблением алкоголя, наркотических средств, психотропных веществ или их аналогов, новых потенциально опасных психоактивных веществ либо других одурманивающих веществ.

Анализ уголовных дел позволил установить, что:

- в 12% случаев данные обстоятельства были установлены, но не указаны в качестве таковых в обвинительных заключениях;
- в 7% они были указаны в обвинительном заключении в качестве отягчающих, хотя следователь не должен был этого делать в соответствии с ч. 2 ст. 63 УК РФ, согласно которой, если отягчающее обстоятельство предусмотрено соответствующей статьей Особенной части настоящего Кодекса в качестве признака преступления, оно само по себе не может повторно учитываться при назначении наказания.

- 2) смягчающие наказание обстоятельства:

- а) совершение впервые преступления небольшой или средней тяжести вследствие случайного стечения обстоятельств;
- б) несовершеннолетие виновного;
- в) беременность;
- г) наличие малолетних детей у виновного;
- д) явка с повинной;
- е) оказание медицинской и иной помощи потерпевшему непосредственно после ДТП, добровольное возмещение имущественного ущерба и морального вреда, причиненных в результате преступления, иные действия, направленные на заглаживание вреда, причиненного потерпевшему.

Изучение материалов уголовных дел показало, что в 17% из них смягчающе наказание обстоятельства не были отражены в обвинительном заключении, а в ряде случаев такие обстоятельства, как наличие несовершеннолетнего ребенка и добровольное возмещение имущественного ущерба и морального вреда, причиненного потерпевшему, не были установлены в ходе расследования.

7. Обстоятельства, подтверждающие, что имущество, подлежащее конфискации в соответствии со ст. 104.1 УК РФ, получено в результате совершения преступления или является доходами от этого имущества либо использовалось или предназначалось для использования в качестве орудия, оборудования или иного средства совершения преступления либо для финансирования терроризма, экстремистской деятельности (экстремизма), организованной группы, незаконного вооруженного формирования, преступного сообщества (преступной организации). Так, К. С. Латыпова допускает, что «наезд на пешехода может быть совершен на автомашине, которая ранее неоднократно использовалась членами организованной группы для совершения преступлений»¹⁷⁰. Но ситуация в будущем может измениться: в 2022 г. в ст. 104.1 УК РФ было внесено изменение в перечень имущества, которое подлежит конфискации.

¹⁷⁰ Латыпова К.С. Указ. раб. – С. 153.

8. Обстоятельства, способствующие совершению преступления. Это, прежде всего, причины и условия, которые способствовали совершению дорожно-транспортного преступления. Полученный результат формирует основу для проведения комплексных мероприятий по предупреждению данной группы преступлений. Т. А. Моховая указывает, что установление данных обстоятельств желательно, однако их неустановление не может остановить движение уголовного дела.¹⁷¹ Однако анализ перечней причин и условий, способствующих совершению дорожно-транспортного преступления, приводимых в научных работах,¹⁷² а также выявленных при анализе уголовных дел, позволяет утверждать, что практически все они устанавливаются в ходе расследования т.к., имеют статус обстоятельств, подлежащих доказыванию, и одновременно отвечают качеству обстоятельств, которые способствуют совершению преступлений (недостатки транспортно-эксплуатационного состояния улично-дорожной сети; эксплуатация неисправного транспортного средства; неисполнение требований по соблюдению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах; состояние опьянения участников ДТП; эксплуатация неисправного транспортного средства и др.).¹⁷³ Следовательно, при качественном расследовании причины и условия, способствующие ДТП, будут выявлены (установлены), так как они являются составными элементами механизма преступления, а значит, частью предмета расследования. Поэтому, моделируя (реконструируя) механизм преступления, следователь устанавливает, в том числе, и обстоятельства, которые способствовали совершению дорожно-транспортного преступления. Поэтому отделение этих обстоятельств в обособленную группу, не связанную с обстоятельствами, указанными в ч. 1 ст. 73 УПК РФ, мы считаем необоснованным. Грамотно созданная структура расследования позволяет установить обстоятельства, способствующие совершению преступления, в рамках

¹⁷¹ Моховая Т.А. Методика расследования преступлений против безопасности дорожного движения в Российской Федерации: вопросы теории и практики: дис. ... канд. юрид. наук. – Краснодар: КубГАУ, 2016. – С. 80.

¹⁷² Латыпова К.С. Указ. раб. – С. 81; Моховая Т.А. Указ. раб. – С. 153–154. и др.

¹⁷³ Прошин В.М. Выявление обстоятельств, способствовавших совершению преступлений // Вопросы Российского и международного права. – 2017. – Т 7. – № 6А. – С. 101–109.

доказывания обстоятельств, указанных в ч. 1 ст. 73 УПК РФ. Здесь следует также отметить, что отдельные из этих обстоятельств являются признаками таких преступлений, как: нарушение требований в области транспортной безопасности (ст. 263.1 УК РФ); недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями (ст. 266 УК РФ); нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта (ст. 268 УК РФ).

Порядка 24% расследований дорожно-транспортных преступлений являются сложными и особо сложными (отсутствуют свидетели-очевидцы преступления, водитель – участник ДТП неизвестен и скрылся с места происшествия и т.д.). В таких случаях процесс формирования системы обстоятельств, подлежащих установлению по уголовному делу, также усложняется. Использование следователем только метода конкретизации предмета доказывания при формировании системы целей расследования будет недостаточно, т.к. значительная часть обстоятельств произошедшего ДТП неизвестна, а следовательно, может быть выражена только определенным количеством различных вариантов их существования. Конкретизация же возможна только тогда, когда большинство обстоятельств, подлежащих установлению, подтверждается на начало расследования известными прямыми доказательствами.¹⁷⁴

В криминалистической науке сформировалась единая позиция: что основным методом познания произошедшего неочевидного преступления является построение и проверка версий.¹⁷⁵ Вместе с тем следственная версия имеет еще два функциональных значения: тактическое и организационное.¹⁷⁶

¹⁷⁴ Криминалистические проблемы качества расследования преступлений: учеб. пособие / В.Д. Зеленский, С.А. Куемжиева, Б.Я. Гаврилов [и др.]; под ред. В.Д. Зеленского. – Краснодар: КубГАУ, 2020. – С. 51; Куемжиева С.А., Зеленский В.Д. Общие положения криминалистической методики: монография. – Краснодар: КубГАУ, 2015. – С. 51-52.

¹⁷⁵ Ларин А.М. От следственной версии к истине. – М., 1976. – С. 29; Баев О.Я. Криминалистическая тактика и уголовно-процессуальный закон. – Воронеж, 1977. – С. 49; Арцишевский Г.В. Выдвижение и проверка следственных версий. М., 1978. – С. 13; Белкин Р.С. Очерки криминалистической тактики. Волгоград, 1993. – С. 35 и др.

¹⁷⁶ Белкин Р.С. Курс криминалистики в 3 т. – Т. 2. – М., 1997. – С. 345.

Проблему роли версии в планировании расследования впервые поднял в своих работах В. И. Громов, назвав версию логической основой планирования.¹⁷⁷ В последующем этот вопрос исследовался С. А. Голунским, Б. М. Шавером, Т. М. Арзуманяном, А. Н. Васильевым, Г. Н. Александровым, А. Н. Колесниченко, А. Р. Шляховым, И. М. Лузгиным, Г. В. Арцишевским и др.

Р. С. Белкин указывает, что одним из элементов планирования является выдвижение версий и определение задач расследования.¹⁷⁸ В целом, разделяя данную точку зрения Р. С. Белкина, позволим себе отметить, что в структуре организации, как точно указал В. Д. Зеленский,¹⁷⁹ построение версий имеет самостоятельное организационное значение как элемент целеопределения.

Определение целей расследования не ограничивается только анализом версии; это сложная интеллектуальная деятельность, которая требует учета следователем и таких обстоятельств, как специфика расследуемого преступления, его уголовно-правовая и криминалистическая характеристика и др. Целеопределение предшествует планированию.

Механизм целеопределения в этом случае выглядит следующим образом: из каждой версии выводится максимально возможное количество логических следствий. Логическое следствие – это обстоятельство, которое может существовать, если версия верна (если $\rightarrow$, то); вся совокупность логических следствий, выведенных из версии – это совокупность промежуточных фактов (косвенных доказательств), которые позволяют обосновывать (удостоверять) обстоятельства предмета доказывания; установление (подтверждение или опровержение) всех промежуточных фактов – это тактические цели расследования, т.е. цели следственных действий, так как таким образом

¹⁷⁷ Громов Вл. Методика расследования преступлений. – М., 1929. – С. 80.

¹⁷⁸ Белкин Р.С. Указ. раб. – С. 381.

¹⁷⁹ Зеленский В.Д. Организация и управление расследованием преступлений: учеб. пособие. – Краснодар: КубГАУ, 2020. – С. 55.

осуществляется проверка версий: подтверждение в версии всех логических следствий – это переход от вероятного предположения к достоверному знанию.¹⁸⁰

С позиции алгебры логики (раздел математической логики, изучающий строение (форму, структуру) сложных логических высказываний и способы установления их истинности с помощью алгебраических методов¹⁸¹) – версия (условие) и выведенное из нее логическое следствие – это два высказывания, соединенные между собой связкой «если..., то», т.е. логическая операция – импликация. При этом из истины может следовать только истина, а так как версия – это предположение об истине, следовательно, подтверждение истинности следствий образует истинность условия (версии).

Логические операции, в свою очередь, являются основой функционирования вычислительной системы, т.е. одни и те же устройства компьютера могут применяться для обработки и хранения как числовой информации, представленной: а) в двоичной системе счисления; б) логических переменных.¹⁸²

Таким образом, мы имеем возможность реализовать процесс определения целей расследования в информационной технологии, посредством перевода ее в электронно-цифровую форму с реализацией в виде компьютерной программы (автоматизированной информационной системы). То, что наиболее перспективным направлением использования компьютерных технологий для обеспечения расследования преступлений является создание автоматизированных информационных систем (далее – АИС), отмечено многими учеными-криминалистами, причем большинство из них в виде центрального компонента такой системы определяют элемент планирования расследования преступлений.¹⁸³

¹⁸⁰ См.: Арцишевский Г.В. Выдвижение и проверка следственных версий. – М., 1978. С. 70 – 71; Ларин А.М. От следственной версии к истине. – М., 1976; Лузгин И.М. Расследование как процесс познания. – М., 1969; Драпкин Л.Я. Построение и проверка следственных версий: автореф. дис. ...канд. юрид. наук. – М., 1972 и др.

¹⁸¹ Информатика и математика для юристов: учебное пособие для вузов / В. Н. Калинина, О. Э. Згадай, Е. Р. Росинская [и др.]; под ред. проф. Х.А. Андриашина, проф. С.Я. Казанцева. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, Закон и право, 2017. – С. 137.

¹⁸² Бекман И.Н. Компьютеры в информатике: курс лекций [Электронный ресурс]. – Режим доступа: Профессор (narod.ru)

¹⁸³ Зеленский В.Д. Основы компьютеризации расследования. – Краснодар, 1999; Ищенко Е.П., Сливинский К.О. Криминалистическая алгоритмизация: теоретические предпосылки //

Структурирование элементов АИС необходимо осуществлять на основе теоретических положений криминалистики, а также учитывать нормы УПК РФ, регулирующие уголовное судопроизводство. Разделяя позицию о том, что определение целей расследования предшествует планированию и не сводится только к построению и анализу версий, формирующих структуру расследования, мы считаем, что фундаментом (основой) АИС должна являться база данных (далее – БД) «Целеопределение». Данная БД должна включать два блока:

1) сведения об обстоятельствах, подлежащих установлению и доказыванию при расследовании дорожно-транспортных преступлений. Причем следователь должен иметь возможность ввода данных, позволяющих конкретизировать эти обстоятельства, руководствуясь фактическими данными производимого им расследования. При этом сформированная по расследуемому преступлению система целей закрепляется в АИС отдельным файлом, с возможностью доступа следователя к его содержанию и осуществления корректировки системы целей с учетом хода расследования;

2) данный блок обеспечивает процесс целеопределения посредством построения следственных версий. Содержание и структура данного блока, по нашему мнению, определяются следующими обстоятельствами: место организации расследования преступлений в системе криминалистики и ее соотношение с методикой расследования преступлений. Научная дискуссия по этому вопросу велась с момента начала исследования организации расследования.¹⁸⁴ Постепенно формировалась точка зрения, что организация расследования должна рассматриваться в общетеоретической части

Академический юридический журнал. – 2001. – № 4 (6). – С. 45–51; Шаталов А.С. Алгоритмизация расследования как важное направление совершенствования частных криминалистических методик // Следователь. – 1999. – № 7. – С. 36–37; Соловьева О.М. Криминалистическая алгоритмизация следственных действий: автореф. дис. ...канд. юрид. наук. – СПб., 2001. – С. 6–7; Степаненко Д.А., Бахтеев Д.В., Евстратова Ю.А. Использование систем искусственного интеллекта в правоохранительной деятельности // Всероссийский криминологический журнал. – 2020. – Т. 14. – № 2. – С. 206–214 и др.

¹⁸⁴ Степичев С.С. О системе советской криминалистики // Правоведение. – 1968. – № 4. – С. 59–66.

криминалистики.¹⁸⁵ На данный момент доминирует точка зрения, что организация расследования – криминалистическая теория, часть общей теории криминалистики, предметом которой являются закономерности упорядочения расследования, объектом – деятельность по созданию структуры расследования и оптимальных условий его производств;¹⁸⁶ криминалистическая методика разрабатывает стратегию всей криминалистической деятельности по расследованию преступлений.¹⁸⁷ Предметом этой деятельности являются обстоятельства, подлежащие доказыванию и установлению при производстве расследования конкретного вида либо группы преступлений, т.е. предмет расследования, который, в свою очередь, определяет средства его установления (следственные действия и их сочетание), а также тактический компонент их содержания. Таким образом, организация расследования – это создание структуры расследования, определение его средств. Криминалистическая методика содействует конкретизации данной деятельности.

Таким образом, данный блок, с учетом рассмотренных обстоятельств, следует сформировать, принимая во внимание общие положения организации расследования и частные положения криминалистической методики расследования вида или группы преступлений, в нашем случае – дорожно-транспортных преступлений. Составными элементами структуры криминалистической методики расследования преступлений, согласно общему мнению, являются типовые следственные ситуации, возникающие на различных этапах расследования, и версии.¹⁸⁸ Типичные следственные ситуации и типовые

¹⁸⁵ Дулов А.В. Тактические операции при расследовании преступлений. – Минск: Изд-во БГУ, 1979. – С. 47–50; Селиванов Н.А. Советская криминалистика: система понятий. – М., 1982. – С. 47-50.

¹⁸⁶ Зеленский В.Д. О понятии и содержании организации расследования преступлений // Криминологический журнал Байкальского государственного университета экономики и права. – 2015. – Т. 9, № 4. – С. 734-744; Куемжиева С.А., Зеленский В.Д. О связи организации расследования и криминалистической методики // Труды Кубанского государственного аграрного университета. – 2015. – № 52. – С. 261-264; Корчагин А.Ю. Основы криминалистического обеспечения судебного разбирательства уголовных дел. – М., 2009.

¹⁸⁷ Яблоков Н.П., Головин А.Ю. Криминалистика: природа, система, методологические основы: монография. М., 2022. С. 74.

¹⁸⁸ Яблоков Н.П., Головин А.Ю. Указ. раб. М., 2022. – С. 198.

версии – неотъемлемая часть методики расследования вида и группы преступлений, посредством которых формируется программа предстоящего расследования.

Проблематика типичных следственных ситуаций и типовых версий довольно полно и подробно исследована в криминалистике; на практике широко используются разработанные на их основе программы (алгоритмы) расследования отдельных видов и групп преступлений.¹⁸⁹ Мы уже указывали, что также имело место и создание АИС поддержки принятия следователем решений при расследовании преступлений. По нашему мнению, данные АИС не нашли широкого практического применения прежде всего по причине конструктивных (технических) особенностей их функционирования, что значительно снижало эффективность их использования.

Во-первых, поскольку основу базы данных в этой программе составляли типичные следственные ситуации и типовые версии, следователю необходимо было определить следственную ситуацию производимого расследования, сравнить ее с предложенными типичными и выбрать соответствующую. После чего он использовал предложенную для данной ситуации систему типовых версий, а также алгоритмы процессуальных, следственных, организационно-подготовительных действий и оперативно-розыскных мероприятий. При этом программа не предусматривала возможности введения следователем информации, полученной в результате расследования преступления, ни в рамках конкретизации типовых версий, ни в рамках внесения изменений в систему целей расследования и алгоритм предлагаемых действий. Что, по сути, никак не могло способствовать качеству расследования, так как нарушались такие принципы планирования, как индивидуальность и динамичность.

Во-вторых, программа не предусматривала формирования новой базы данных по расследуемому следователем преступлению, что позволяло бы использовать накапливаемую там информацию для составления процессуальных

¹⁸⁹ Цифровая криминалистика: учебник для вузов / В.Б. Вехов [и др.]; под редакцией В.Б. Вехова, С.В. Зуева. – М.: Издательство Юрайт, 2021. – С. 383.

(протоколы, постановления, обвинительное заключение) и иных вспомогательных (факультативных) документов.

В-третьих, программа предлагала направление расследования, в большей степени определяемое следственной ситуацией, но не содержала систем логических следствий, которые были бы выведены из типовых версий, т.е. не отражала в полной мере механизма целеопределения. Возможность создания систем логических следствий рассматривалась криминалистами. Так, А. С. Жиряев предложил деление промежуточных фактов на общие и частные (особенные). Первые имеют место при расследовании всех преступлений, вторые – характеризуют тот или иной род, или же вид противозаконных деяний.¹⁹⁰ А. А. Хмыров указывал, что разработка перечней промежуточных фактов (наборов улик) для типичных следственных ситуаций является важным направлением методики расследования и должна осуществляться в двух направлениях: круг промежуточных фактов для общих следственных ситуаций, без учета вида преступлений, и система промежуточных фактов для специфических следственных ситуаций, характерных для расследования определенных видов или групп преступлений.¹⁹¹ Следует отметить, что разработка систем логических следствий криминалистами носила разовый характер,¹⁹² комплексных исследований в данном направлении практически не производилось. В данном контексте отметим работу Н. В. Агеева, в которой предпринята попытка систематизировать логические следствия по группам для отдельных видов

¹⁹⁰ Жиряев А.С. Теория улик (сочинение, написанное для получения степени доктора юридических наук исправляющим должность ординарного профессора в Императорском Дерптском Университете). - Дерпт, типография Г. Лаакманна, 1855. – С. 62-63 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://mirror2.garant.ru/webclient/navigation.dsp?PHPSESSID=pb8q5mntp85h4pr4gagm1lirs3&number=0&page=26>

¹⁹¹ Хмыров А.А. Косвенные доказательства в уголовных делах: монография. – СПб., 2005. – С. 231.

¹⁹² Хмыров А.А. Указ раб. С. 233–247 (определен круг промежуточных фактов для следственных ситуаций характерных для первоначального этапа расследования убийств); Меретуков Г.М., Грицаев С.И., Помазанов В.В. Проверка причастности лица к убийству // Вестник Томского государственного университета. 2020. № 453. С. 247–252.

преступлений (убийство, изнасилование, кража, грабеж, разбой).¹⁹³ Так, при расследовании неочевидных убийств предложены следующие группы логических следствий: 1) направленные на установление факта нахождения лица, подозреваемого в убийстве, на месте и во время его совершения; 2) направленные на установление факта подготовки к убийству (выбор, изготовление и т.д. орудия убийства, других средств, использованных при его совершении); 3) направленные на установление факта обнаружения на вещах, теле подозреваемого следов убийства; 4) направленные на установление у подозреваемого мотива и умысла убийства.¹⁹⁴ Положенный в основу групповой принцип логических следствий, по нашему мнению, позволяет получить систему логических следствий (промежуточных фактов), но для использования этой системы в АИС требуется проведение конкретизации логических следствий, т.к. эффективность функционирования информационной технологии определяется прежде всего предоставлением полной, четко, понятийно оформленной информации. В следующем разделе работы нами будут предложены системы промежуточных фактов для различных следственных ситуаций, складывающихся на первоначальном этапе расследования дорожно-транспортных преступлений, во взаимосвязи со средствами их установления (алгоритмы действий).

В заключение отметим, выделим обязательные возможности, которые должен иметь следователь при работе с данной АИС и требования к ее конструктивным характеристикам:

1) следователь должен иметь возможность не только сравнить выявленные им факты при осуществлении им расследования с содержанием следственных ситуаций базы данных программы и выбрать тождественную, но и конкретизировать эту ситуацию путем ввода информации конкретного расследования. Таким образом, созданный по его делу файл позволит автоматически переносить введенную информацию в различные блоки

¹⁹³ Агеев Н.В. Организационные средства и методы в методике расследования преступлений: дис. ... канд. юрид. наук. – Краснодар, 2022. – С. 69–73.

¹⁹⁴ Агеев Н.В. Указ. раб. – С. 69–70.

программы, что не потребует постоянного ввода одних и тех же данных. Кроме того, предмет доказывания будет конкретизироваться в автоматическом режиме. Аналогичная процедура должна быть предусмотрена и при выборе следователем типовых версий;

2) базы данных данной АИС должны быть актуальными: а) При их создании должна быть внесена достоверная, максимально проверенная информация, фундаментом которой являются научные положения криминалистики, уголовного процесса и других юридических и иных наук; б) Должна быть предусмотрена возможность постоянного, периодического обновления баз данных с учетом изменения законодательства, изменений механизмов преступлений и методики их расследования. Причем если своевременное внесение новых нормативных актов в базы данных не представляет серьезной проблемы, то актуализация баз данных криминалистически значимой информации требует особого подхода.

3) следователь должен иметь возможность работать с системой в полевых условиях, т.е. должен быть канал, обеспечивающий оперативную удаленную (смартфон, планшетный компьютер и т.д.) связь с базами данных АИС в полевых условиях;

4) наличие оперативного удаленного доступа, безусловно, требует создания высокого уровня защиты и безопасности баз данных АИС. Необходимо полностью исключить возможность несанкционированного доступа в систему как с целью получения из нее сведений, так и для оказания негативного воздействия на ее техническое состояние (уничтожение информации).

2.3 Структура и содержание следственных действий на первоначальном этапе расследования дорожно-транспортных происшествий

Систему следственных действий и их цели определяет следователь при создании структуры расследования, как в целом, так и дорожно-транспортного происшествия в частности. Согласно сформировавшейся в криминалистике точке зрения, эта деятельность является составным элементом планирования

расследования преступления.¹⁹⁵ Следовательно, рассмотрение этого вопроса необходимо осуществлять во взаимосвязи с целеопределением, которое предшествует планированию. Осуществляя деятельность по определению целей, следователь проводит анализ информации, которой он располагает на данный момент расследования, т.е. определяет следственную ситуацию, сложившуюся на определенный момент расследования. Криминалистическая наука занимается исследованием данной проблемы достаточно давно.¹⁹⁶ Роль типичных следственных ситуаций в расследовании преступлений, согласно общему мнению, заключается в том, что совокупность результатов поисково-познавательной деятельности следователя (информационное состояние процесса расследования преступления на определенный его момент) является основанием для принятия им определенных тактических и организационно-управленческих решений.¹⁹⁷ Вопрос о типичных следственных ситуациях достаточно разработан криминалистикой: на практике широко и эффективно применяются типовые программы (алгоритмы) процессуальных, следственных, организационно-подготовительных действий, а также оперативно-розыскных мероприятий при расследовании отдельных видов преступлений для достижения целей расследования, характерных для определенной типичной следственной ситуации. Данные типовые программы (алгоритмы) реализуются и в виде компьютерных

¹⁹⁵ Драпкин Л.Я. Основы теории следственных ситуаций. – Свердловск, 1987. – С. 152–155; Белкин Р.С. Курс криминалистики в 3 т. – Т. 2. – М., 1997. – С. 381; Сергеев Л.А. Планирование расследования: монография / Л.А. Сергеев, Л.А. Соя-Серко, Н.А. Якубович; под общ. ред. Н. И. Сапожникова. – М., 1975. – С. 15 и др.

¹⁹⁶ Драпкин Л.Я. Следственные ситуации: роль и значение в раскрытии и расследовании преступлений: учеб. пособие / Л.Я. Драпкин, Д.Л. Кокорин, И.Г. Пяткова. – Екатеринбург: Уральский юридический институт МВД России, 2018; Гавло В.К. О следственной ситуации и методике расследования хищений, совершенных с участием должностных лиц // Вопросы криминалистической методологии, тактики и методики расследования. – М., 1973. – С. 90; Зеленский В.Д. Доследственная ситуация в советском уголовном процессе // Следственная ситуация. – М., 1985. – С. 32; Волчецкая Т.С. Криминалистическая ситуалогия: монография. – М.; Калининград, 1997 и др.

¹⁹⁷ Бахтеев Д.В. Ситуационный характер процесса расследования преступлений: проблемные ситуации и подходы к их разрешению // Российский юридический журнал. 2013. № 1. С. 106-112; Волчецкая Т.С. Указ. раб. С. 94 и др.

программ – информационно-справочных систем (систем поддержки принятия решений).¹⁹⁸

Здесь необходимо отметить критические замечания о практической эффективности данных компьютерных программ. Так, высказана точка зрения, что «несмотря на глубокую теоретическую проработанность основ алгоритмизации и программирования расследования, формирование таких алгоритмов в структуре методик расследования отдельных видов преступлений носит эпизодический характер, не всегда отвечает предъявляемым требованиям»¹⁹⁹. Кроме того, указывается, что алгоритмы расследования, которые представляют исследователи в структуре частных криминалистических методик, в большинстве своем ориентированы на общие типовые ситуации начального этапа расследования, неконкретны и многовариантны, не обеспечивают гарантии выхода на определенный результат в случае их реализации.²⁰⁰ С этими замечаниями следует согласиться, но это не должно ставить под сомнение необходимость осуществления деятельности по автоматизации методики расследования. Как мы указали, в данных методиках типовые следственные ситуации – это только часть информационного блока, который необходимо конкретизировать через типовые следственные версии и систему логических следствий, выведенных из них. Таким образом, мы получим не просто общее направление расследования, определяемое следственной ситуацией, а систему обстоятельств, подлежащих установлению (тактических целей), что, в свою

¹⁹⁸ Бахтеев Д.В. Мобильное приложение «CrimLib.info – Справочник следователя» для устройства на операционной системе Android // Свидетельство о государственной регистрации программы для ЭВМ № 2021613578. – М., 11 марта 2021.

¹⁹⁹ Головин А.Ю., Головина Е.В. К вопросу о разработке «Автоматизированных методик расследования преступлений» // Известия Тульского государственного университета. Экономические и юридические науки. – 2016. – № 4-2. – С. 3–8.

²⁰⁰ Головин А.Ю., Баранов М.В. Алгоритмы расследования в структуре частных криминалистических методик: проблемы разработки и практического применения // Российский следователь. 2013. № 11. С. 42–44; Головина Е.В. Ситуационная природа ошибок в выборе стратегии и тактики предварительного расследования // Ситуационный подход в юридической науке и правоприменительной деятельности. Калининград: БФУ им. Канта, 2012. С. 286–294.

очередь, позволяет существенно конкретизировать и упорядочить средства достижения целей (алгоритмы, программы действий следователя).

Позволим себе не согласиться с тем, что автоматизация методик расследования отдельных видов преступлений есть не что иное, как обеспечение большей доступности криминалистических знаний и упрощение поиска научно-криминалистических данных в научных и методических источниках с использованием современных компьютерных технологий.²⁰¹ При указанном нами подходе к решению данного вопроса, мы получим на выходе именно автоматизированную систему поддержки принятия решений следователем при расследовании определенного вида или группы преступлений. Изначально предусмотреть в данной автоматизированной системе все возможные конкретные ситуации расследования невозможно, кроме того, на данном этапе над ее созданием в этом нет необходимости. Во-первых, данная система не принимает решение за следователя, а упрощает его интеллектуально-аналитическую деятельность по созданию структуры предстоящего расследования. Предложенные системой цели и средства их достижения действительно будут являться примерным планом расследования конкретного расследования, производимого следователем, но этот план будет составлен с соблюдением научно-практических криминалистических рекомендаций. Конкретизация этого плана в рамках проводимого расследования, как мы уже указывали, есть неотъемлемая часть деятельности самого следователя. Во-вторых, работа над автоматизированной методикой расследования – это продолжающийся процесс, не заканчивающийся на этапе ее создания и внедрения в следственную практику. Ее эффективное применение невозможно без осуществления постоянного пополнения базы данных, причем это касается как правовой, справочной и другой информации,²⁰² так и информации, составляющей блок методики расследования конкретного вида или группы преступлений. Обновление данного блока

²⁰¹ Головин А.Ю., Головина Е.В. Указ. раб. – С. 3–8.

²⁰² Необходимость системного обновления данного компонента базы данных автоматизированной методики расследования обоснована нами в предыдущем параграфе.

достоверной, полной, научно обоснованной криминалистически значимой информацией, по сути, и будет являться базовым критерием функционирования данной автоматизированной системы. Накопление в базе данных значительных объемов такой информации, полученной, в том числе в результате анализа завершенных расследований преступлений данного вида или группы, позволит увеличить в базе данных количество вариантов типичных следственных ситуаций, типовых версий, систем промежуточных фактов, алгоритмов действий следователя. Технические же возможности автоматизированной системы (большой объем хранимой в ее памяти информации, скорость ее обработки и др.) позволяют отойти от сложившейся в криминалистической науке тенденции избегать чрезмерной детализации следственных ситуаций в теории, поскольку в практическом плане множественность ситуаций приводит к созданию множества сложных систем рекомендаций, что отрицательно влияет на качество расследования.²⁰³ Таким образом, в автоматизированной системе множественность ситуаций и множество систем рекомендаций к ним позволят следователю оперативно выбрать ту, которая наиболее сходна с ситуацией, имеющей место в осуществляемом им конкретном расследовании. Этот результат может быть достигнут только за счет продолжающегося после введения в эксплуатацию обучения автоматизированной системы методикам расследования определенного вида или группы преступлений. Обучение в данном случае обусловлено двояко: с одной стороны, закономерностями создания и эффективного функционирования интеллектуальных информационных систем,²⁰⁴ а с другой – задачей, которую необходимо решить в рамках автоматизации методики расследования преступлений. Мы частично согласны с мнением, что на данный момент предлагаемые автоматизированные методики расследования – это всего лишь частные методики, реализованные в форме электронных учебников,

²⁰³ Комиссаров В.И. Теоретические проблемы следственной тактики / под ред. А.И. Михайлова. – Саратов, 1987. – С. 100.

²⁰⁴ В нашем видении в процессе генезиса при надлежащем осуществлении обучения автоматизированная методика расследования определенного вида или группы преступлений из разряда систем поддержки принятия решения в разряд информационных интеллектуальных систем (ИТ-систем).

учебных пособий, мультимедийных средств, т.е. область криминалистической дидактики (совершенствования педагогических методов обучения криминалистике, повышения квалификации следователей и дознавателей).²⁰⁵ Необходимо реально приступить к разработке автоматизированных методик расследования преступлений и внедрению их в следственную деятельность. Это сложная и трудоемкая работа, осуществить которую можно только путем создания рабочих групп, в которые в обязательном порядке должны входить и ученые-криминалисты, и специалисты в сфере информационных технологий. Качество и полнота информации, вводимой в эту систему, – это, бесспорно, сфера ответственности криминалистов. Кроме того, алгоритмы функционирования системы должны базироваться на положениях и закономерностях криминалистической науки. Только это позволит сделать значимый прорыв в рамках создания автоматизированных методик расследования как систем поддержки принятия решений, а в перспективе обучения данной системы обеспечит ее генезис до уровня информационной интеллектуальной системы. По сути, положительное решение данного вопроса возможно осуществить на четвертом уровне организации расследования преступлений – организация и управление расследованием преступлений в стране.

С учетом сказанного, предложенная нами ниже модель содержания элемента базы данных – «Целеопределение» в автоматизированной методике расследования дорожно-транспортных преступлений не является окончательной и требует тщательной коллективной доработки.

Итак, анализ исследований, проведенных учеными-криминалистами, изучавшими методику расследования дорожно-транспортных происшествий,²⁰⁶ а также проведенное нами изучение судебно-следственной практики позволяют

²⁰⁵ Головин А.Ю., Головина Е.В. Указ. раб. – С. 3–8.

²⁰⁶ Алексеев А.Г. Методика расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных в условиях неочевидности: дис. ... канд. юрид. наук. – Саратов, 2001. – С. 41-56; Кольчурин А.Г. Особенности расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных в сельской местности: дис. ... канд. юрид. наук. – Краснодар, 2004. – С. 72-73; Ищенко Е.П., Топорков А.А. Криминалистика: учебник / под ред. Е.П. Ищенко. – М., 2006. – С. 316. Абрамочкин В.В. Расследование дорожно-транспортных преступлений: учеб. пособие. – М., 2010. – С.85 и др.

выделить следующие следственные ситуации, характерные для первоначального этапа расследования этих преступлений:

1) все участники ДТП на момент проведения осмотра места происшествия находятся на месте, где оно произошло (транспортные средства, водители транспортных средств, пассажиры транспортных средств, пешеходы, если они являлись участниками ДТП).

Разновидность данной ситуации: на момент осмотра места происшествия все или часть участников ДТП (водители, пассажиры, пешеходы) на месте происшествия отсутствуют по объективной уважительной причине:

а) участник (и) ДТП доставлен или осуществляется его транспортировка в лечебное учреждение для оказания медицинской помощи;

б) транспортировку пострадавшего в ДТП осуществляет его непосредственный участник.

При этом известны их личные данные и медицинское учреждение, где они находятся, либо в которое осуществляется их транспортировка.

Например, 28 марта 2022 года, примерно в 14 часов 00 минут, водитель Виноградов А.С., управляя автомобилем «МИЦУБИСИ ЛАНСЕР 1.6 STW», двигаясь задним ходом по прилегающей территории, расположенной напротив дома № 6 по ул. Петровского в ст. Северской, Северского района, Краснодарского края, на прямом участке автодороги, в светлое время суток, не выполнил требования правил дорожного движения: при выполнении маневра движения задним ходом не уступил дорогу пешеходу К., которая двигалась по полосе движения, в результате чего задней частью автомобиля допустил наезд на пешехода К. Виноградов А.С. вызвал скорую помощь и полицию. По приезду сотрудники СМП увезли К. в больницу, а он дождался приезда сотрудников полиции, которые с его участием провели осмотр места ДТП²⁰⁷;

²⁰⁷ Уголовное дело № 12201030034000305 по обвинению Виноградова А.С. в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 264 УК РФ (следственный отдел Отдела МВД России по Северскому району Краснодарского края).

2) часть участников ДТП на момент проведения осмотра места происшествия находится на месте, где оно произошло (транспортные средства, если в ДТП их участвовало несколько; водители этих транспортных средств; пассажиры транспортных средств; пешеходы, если они являлись участниками ДТП). Водитель, предположительный виновник ДТП, и его транспортное средство отсутствуют. При этом не известны его личные данные, а также неизвестен государственный регистрационный номер его транспортного средства. Разновидности данной ситуации:

а) один или несколько участников ДТП, получивших в нем телесные повреждения, на месте происшествия отсутствуют, так как транспортируются либо уже доставлены в медицинское учреждение;

б) отсутствует пешеход, предположительный виновник ДТП (ст. 268 УК РФ);

в) отсутствует пассажир транспортного средства, предположительный виновник ДТП (ст. 268 УК РФ);

3) все транспортные средства, участвовавшие в ДТП, на момент проведения осмотра места происшествия находятся на месте, где оно произошло. Здесь же находятся водители, ими управляющие, за исключением водителя, предположительного виновника ДТП. Например, 01.01.2022 г., в период времени с 21 часа 40 минут до 22 часов 10 минут, водитель Камышин А.Ю., управляя автомобилем «ФОЛЬКСВАГЕН ТУАРЕГ», на прямом участке автодороги, видимость на котором была ограничена темным временем суток, превысил безопасную скорость движения, не учел дорожные и метеорологические условия и передним правым колесом автомобиля выехал на обочину, где передней правой частью автомобиля допустил наезд на пешеходов М. (скончалась на месте ДТП) и О., которые двигались по обочине в попутном направлении относительно движения автомобиля «ФОЛЬКСВАГЕН ТУАРЕГ». После чего Камышин А.Ю., оставив автомобиль «ФОЛЬКСВАГЕН ТУАРЕГ», скрылся с места ДТП.²⁰⁸

²⁰⁸ Уголовное дело № 12201030034000001 по обвинению Камышина А.Ю. в совершении преступления, предусмотренного п. «б» ч. 4 ст. 264 УК РФ (следственный отдел Отдела МВД России по Северскому району Краснодарского края).

Разновидность данной ситуации: один или несколько участников ДТП, получивших в нем телесные повреждения, на месте происшествия отсутствуют, так как транспортируются либо уже доставлены в медицинское учреждение;

4) на каком-либо участке местности обнаружен труп. При осмотре места происшествия установлено, что телесные повреждения на нем могли быть получены в результате ДТП.

На данном этапе расследования ДТП могут быть построены следующие версии, объясняющие причину его возникновения:

1. Нарушение водителем правил дорожного движения или эксплуатации транспортного средства.

2. Нарушение пешеходом ПДД, если участником ДТП является пешеход.

3. Нарушение пассажиром правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств, если в транспортных средствах находились пассажиры.

4. Выпуск в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств лицом, ответственным за их техническое состояние.

5. Недоброкачественный ремонт транспортного средства.

6. Неисполнение требований по соблюдению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры (ненадлежащее содержание улично-дорожной сети: дефекты покрытия проезжей части, отсутствие или неправильная установка дорожных знаков и др.).

7. Разрушение, повреждение или приведение иным способом в негодное для эксплуатации состояние транспортного средства, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо другого транспортного оборудования, а равно умышленное блокирование транспортных коммуникаций, объектов транспортной инфраструктуры либо воспрепятствование движению транспортных средств и пешеходов на путях сообщения.

8. Совершаются и иные преступления, инсценированные под ДТП. Чаще всего под ДТП инсценируют убийство, умышленное причинение вреда здоровью, повлекшее по неосторожности смерть потерпевшего, и причинение смерти по неосторожности. Например, 10 апреля 2023 года в городе Абакане в процессе

застолья между гражданином М. и его родственником Л. возник конфликт. М. нанес Л. многочисленные удары по голове и другим частям тела. От полученных повреждений Л. скончался. С целью сокрытия преступления М. неправомерно завладел автомобилем, принадлежавшим матери убитого им Л., поместил тело на заднее сиденье и выехал в направлении Республики Тыва. На автомобильной дороге Р-257 «Енисей» М. совершил умышленный наезд на дерево, разместил тело Л. на водительском сиденье и вызвал сотрудников полиции.²⁰⁹ Имеют место случаи, когда при провокации ДТП с целью вымогательства денег с водителей преступники, участвующие в нем, получают более серьезные повреждения (тяжкий вред здоровью), чем те, которые изначально ими прогнозировались (легкий, средней тяжести вред здоровью). Так, 23.04.2013 г. водитель В., отъезжая задним ходом от стоянки торгового центра, совершил наезд на пешехода Л. Потерпевшему в результате ДТП был причинен тяжкий вред здоровью. В процессе расследования было установлено, что Л. за последние 1,5 года дважды был участником ДТП. После чего Л. дал показания, что инициировал ДТП с целью получения денежных компенсаций за причиненный ему в них вред здоровью. При этом он не рассчитывал, что может получить серьезные ранения.²¹⁰

К.С. Латыпова, указывая на необходимость построения данной версии при расследовании ДТП, использует в отношении нее термин «нетрадиционная». Деление версий на традиционные и нетрадиционные нам представляется дискуссионным, но этим автор указывает еще и на частоту встречаемости данного преступного события в реальности. Мы считаем, что порядок расположения типовых версий в автоматизированной методике расследования должен формироваться именно с учетом существования высказанного в ней предположения в реальности, с учетом обобщения и анализа уже расследованных ДТП.

²⁰⁹ В Абакане вынесен приговор мужчине, инсценировавшему ДТП с целью сокрытия преступления [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://krk.sledcom.ru/news/item/1899573>

²¹⁰ Латыпова К.С., Попова Е.И. Инсценировка ДТП, связанного с наездом на пешехода: постановка проблемы // Закон и право. – 2017. – № 2. – С. 89-91.

9. Непреодолимая природная сила (оползень, наводнение и т. д.) либо случайное стечение обстоятельств, не охватываемое предвидением участников ДТП.

Далее мы рассмотрим системы логических следствий, выводимых из перечисленных выше версий. При этом мы не будем приводить всю систему логических следствий, т.к. она очень объемна, а ограничимся только ее частью для разъяснения механизма функционирования автоматизированной методики расследования. Итак, если ДТП произошло в результате нарушения водителем правил дорожного движения или эксплуатации транспортного средства, то:

а) нарушение водителем ПДД могло быть осуществлено в следующих формах: 1) водитель превысил установленные ограничения скорости на данном участке дороги; 2) водитель выполнил неправильный обгон; 3) водитель выполнил неправильный маневр при проезде перекрестка; 4) водитель неправильно выбрал дистанцию; 5) водитель неправильно использовал световые сигналы.

б) нарушение водителем правил эксплуатации транспортного средства могло быть осуществлено в следующих формах:

- транспортное средство может иметь техническую неисправность, которая могла повлиять на его безопасность и работоспособность: 1) в тормозной системе; 2) в рулевом управлении; 3) в подвеске; 4) в системе электрооборудования и электроснабжения;

- транспортное средство может иметь износ или повреждения, полученные в результате эксплуатации, которые снижают его безопасность: 1) износ шин; 2) поврежденные лобовые, боковые, задние стекла.

- на транспортном средстве может отсутствовать или неправильно функционировать обязательное оборудование;

- отсутствие или неправильное функционирование фар, задних фонарей, указателей поворота;

- отсутствие зеркала заднего вида.

Если ДТП произошло в результате нарушения пешеходом правил дорожного движения, то нарушение могло произойти в следующей форме:

- пешеход переходил через проезжую часть дороги в неположенном месте;
- пешеход переходил через проезжую часть дороги на красный сигнал светофора;
- пешеход осуществил неправильное поведение в пределах улично-дорожной сети: 1) резкое неожиданное начало перехода на нерегулируемом пешеходном переходе; 2) остановка на проезжей части дороги, либо без уважительной причины; 3) осуществление не разрешенного в ПДД движения по проезжей части (ни по обочине дороги, ни по краю проезжей части дороги и др.).

Если не исполнены требования по соблюдению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры, то они могут существовать в следующих формах: 1) ненадлежащее состояние покрытия проезжей части; 2) ненадлежащее состояние обочин; 3) отсутствие или плохая различимость горизонтальной разметки проезжей части; 4) отсутствие элементов обустройства остановочного пункта общественного пассажирского транспорта; 5) отсутствие элементов обустройства тротуаров; 6) отсутствие дорожных знаков в необходимых местах или их неправильное применение; 7) отсутствие дорожных, пешеходных ограждений в необходимых местах, а также несоответствие их предъявляемым требованиям; 8) отсутствие направляющих устройств и световозвращающих элементов на них; 9) отсутствие освещения, недостаточное или неисправное освещение; 10) несоответствие люков смотровых колодцев и ливневой канализации предъявляемым требованиям.

В данном случае речь идет о системе логических следствий, выводимых из возможных предположений о причине ДТП, практически без учета данных о конкретном происшествии. Поэтому, как мы указали ранее, объем этой системы логических следствий будет значительным. Использовать данную систему в форме письменных научно-методических рекомендаций следователю будет затруднительно, но этого и не требуется. Такие системы необходимы именно для

автоматизированных методик расследования: чем полнее будет их содержание, тем эффективнее будет ее производительность.

Процедура обработки больших объемов информации происходит оперативно в автоматическом режиме. При формировании на этом этапе систем логических следствий, выводимых из версий, следует также использовать статистические данные из криминалистической характеристики преступления, в нашем случае – криминалистической характеристики дорожно-транспортных происшествий. Так, при определении последовательности логических следствий целесообразно располагать их согласно выявленной частоте встречаемости – от большего к меньшему (например, возможные формы нарушения правил ПДД водителями: нарушение правил проезда перекрестков (1261); несоответствие скорости конкретным условиям (770); выезд на полосу встречного движения (603); неправильный выбор дистанции (602); нарушения правил проезда пешеходных переходов (501) и т.д.²¹¹).

По мере накопления информации по расследуемому конкретному дорожно-транспортному происшествию и добавлению ее в базу данных будет происходить автоматическое сокращение систем логических следствий. Так, если участником ДТП не является пешеход, то данная версия не рассматривается, а соответствующая ей система логических следствий не используется. Следователь должен иметь возможность самостоятельного удаления версий на основе проводимого им анализа информации, получаемой непосредственно в процессе расследования; это позволит избежать временных затрат, которые уйдут у него на введение в систему этой информации.

Накопление информации уже на этапе проведения осмотра места происшествия приведет к сокращению числа неизвестных обстоятельств расследуемого события, т.е. к изменению следственной ситуации расследования. Поэтому логическим продолжением данного блока автоматизированной методики

²¹¹ В скобках указано количество нарушений ПДД, ставших причиной ДТП по Краснодарскому краю. Как мы уже указывали более целесообразно руководствоваться региональной статистикой, т.к. аварийность в определенной степени определяется такими показателями как интенсивность движения, качество дорог и т.д.

расследования будут типичные следственные ситуации и типовые версии с выведенными из них логическими следствиями, разрабатываемые в рамках методики расследования данного вида и или группы преступлений.

Ситуация № 1: когда все участники ДТП на момент проведения осмотра места происшествия находятся на месте, где оно произошло (транспортные средства, водители, пассажиры, пешеходы, если они являлись участниками ДТП). При наличии анализируемой типичной следственной ситуации первоначального этапа расследования рекомендуется следующая программа действий:

- выявление пострадавших в ДТП, организация оказания им медицинской помощи и осуществление контроля за ее оказанием, организация госпитализации пострадавших;
- осмотр места происшествия, включая осмотр трупа (если в результате ДТП есть погибшие), всех транспортных средств, участвовавших в ДТП, в том числе выявление наличия на них видеорегистраторов, их осмотр и изъятие;
- выявление наличия на прилегающей к месту ДТП территории камер наружного наблюдения (АПК «Безопасный город», аппаратно-программный комплекс «Поток»; стационарный аппаратно-программный комплекс автоматического распознавания государственных регистрационных знаков транспортных средств и фиксации нарушений ПДД «АвтоУраган ВСМ2»; камеры наружного наблюдения установленные, на зданиях учреждений, организаций, предприятий, жилых домов и т.д.) и в случае их наличия получение видеозаписи ДТП (изъятие путем копирования на компакт-диск или USB флеш накопитель);
- медицинское освидетельствование участников ДТП с целью установления алкогольного, наркотического, токсического опьянения;
- опрос или получение объяснений от всех участников ДТП, их последующий допрос;
- установление свидетелей-очевидцев ДТП их опрос или получение объяснений, их последующий допрос;

– назначение судебных экспертиз, в первую очередь судебно-медицинской экспертизы в отношении пострадавших в ДТП для установления степени вреда здоровью, причины смерти (если в результате ДТП есть погибшие).

Ситуация № 2: часть участников ДТП на момент проведения осмотра места происшествия находится на месте, где оно произошло (транспортные средства, если в ДТП их участвовало несколько; водители этих транспортных средств; пассажиры транспортных средств; пешеходы, если они являлись участниками ДТП). Водитель, предполагаемый виновник ДТП, и его транспортное средство отсутствуют. При этом не известны его личные данные, а также неизвестен государственный регистрационный номер его транспортного средства.

Варианты данной ситуации: а) отсутствует пешеход, предположительный виновник ДТП (ст. 268 УК РФ); б) отсутствует пассажир транспортного средства, предполагаемый виновник ДТП (ст. 268 УК РФ). При наличии указанной типичной следственной ситуации первоначального этапа расследования рекомендуется следующая программа действий:

– выполняется блок действий, производимых в Следственной ситуации № 1, с учетом необходимости установления транспортного средства и его водителя, покинувшего место ДТП (пешехода, пассажира). Для этого получить информацию о признаках транспортного средства и приметах водителя (пешехода, пассажира):

1) из анализа следов, выявленных при осмотре места происшествия (ЛКП; следы протектора; части транспортного средства, отделившиеся в результате ДТП; части одежды пешехода, пассажира; оброненные, брошенные вещи);

2) из видеозаписей видеорегистраторов, камер наружного наблюдения на прилегающей к месту ДТП территории;

3) из опросов или объяснений участников ДТП;

4) из опросов или объяснений свидетелей-очевидцев.

Строятся версии по месту возможного нахождения (отстоя, ремонта) транспортного средства, скрывшегося с места происшествия:

1. Находится в гараже, на стоянке, во дворе дома и т.п. водителя или его родственников, друзей, знакомых.

2. Находится в автосервисе, автомастерской, где происходит его ремонт.

3. Оставлен вблизи места ДТП либо в ином месте (в пределах населенного пункта, где произошло ДТП; на обочине проезжей части дороги между населенными пунктами; в безлюдном месте (лесополоса, водоем и т.д.)).

– организация розыскных мероприятий для установления транспортного средства (пешехода, пассажира):

1) оперативное блокирование района, прилегающего к месту ДТП. Его необходимо осуществлять незамедлительно до получения информации о транспортном средстве. Проверке подлежат автомобили, которые имеют видимые повреждения, и их водители. По мере пополнения сведений об общих и частных признаках транспортного средства, скрывшегося с места происшествия, задача оперативно конкретизируется. Блокированию подлежат также выезды из населенного пункта или определенные участки дорожно-транспортной сети, если ДТП произошло за пределами населенного пункта;

2) прочесывание местности, прилегающей к месту ДТП, с целью обнаружения автомобиля, который водитель мог припарковать в непосредственной близости к месту ДТП по причине его технических повреждений. Обнаружение пешехода, пассажира, которые по причине полученных в ДТП повреждений не смогли выйти за пределы этой зоны. Параллельно следует осуществлять установление свидетелей-очевидцев, которые видели транспортное средство (пешехода, пассажира) после ДТП в непосредственной близости от места, где оно произошло.

– если получена информация о государственном регистрационном номере транспортного средства, то установление по государственному учету транспортных средств его владельца;

– когда транспортное средство и место его нахождения установлены, произвести его осмотр.

После установления владельца транспортного средства устанавливается, кто управлял автомобилем в момент ДТП. Возможны следующие версии:

1. ДТП совершил владелец транспортного средства (иное лицо, управляющее транспортным средством на законных основаниях);
2. ДТП совершил родственник, знакомый и т.д. владельца транспортного средства, который воспользовался этим транспортом с его ведома или без такового;
3. ДТП совершило лицо, осуществившее угон или хищение транспортного средства.

Следует учитывать, что владельцы транспортных средств, совершившие ДТП и скрывшиеся с места происшествия, в большинстве случаев противодействуют расследованию, заявляя, что их транспортное средство было похищено и, соответственно, им управляло лицо, совершившее его хищение или угон (73%). Также они привлекают при этом родственников, знакомых и т.д. для создания себе ложного алиби на момент, когда произошло ДТП (42%). Так, водитель Камышин А.Ю., превысив безопасную скорость движения, выехал на обочину передним правым колесом автомобиля, где передней правой частью автомобиля «Фольксваген Туарег» допустил наезд на пешеходов М. (скончалась на месте ДТП) и О., которые двигались по обочине. После чего Камышин А.Ю. скрылся с места ДТП. При допросе Камышин А.Ю. указал, что находился в гостях у знакомого П., который предложил ему съездить к дому своей дочери и забрать припаркованный там автомобиль «Фольксваген Туарег», принадлежавший П. После этого он с П. сели в его автомобиль ВАЗ 2107. Автомобилем управлял П. Приехав на место, Камышин А.Ю. взял у П. ключи от автомобиля «Фольксваген Туарег», вышел из автомобиля ВАЗ 2107, сел в автомобиль «Фольксваген Туарег» и завел его. Затем он развернулся на данном автомобиле в противоположную сторону и остановился, оставил ключи от машины в замке зажигания и вышел из нее. Машина работала. Камышин А.Ю. отошел примерно на 4 метра от машины, чтобы сходить в туалет. После он увидел, что машина поехала. Кто был за рулем, он не видел. Камышин А.Ю. побежал за машиной по тропинке вдоль проезжей

части, но она быстро уехала вдаль, однако Камышин А.Ю. продолжил бежать в сторону ее движения. Далее Камышин А.Ю. услышал резкий хлопок и крики. После он увидел на дороге стоящие автомобили, а именно впереди: стоял автомобиль ВАЗ 2107, а позади – «Фольксваген Туарег». Потом Камышин А.Ю. увидел, что П. выбежал из автомобиля ВАЗ 2107 и направился к автомобилю «Фольксваген Туарег». Подойдя к ней, он посмотрел на нее и вновь уехал на автомобиле ВАЗ 2107 в сторону дома. В автомобиле «Фольксваген Туарег» Камышин А.Ю. на тот момент никого не видел. Камышин А.Ю. подумал, что П. увидел похитителя и решил, что надо ему помочь, поэтому побежал в ту же сторону, то есть в сторону его дома. Далее Камышин А.Ю. подбежал к дому П. и увидел, что автомобиль П. ВАЗ 2107 уже припаркован возле дома, а П. ни в салоне, ни возле дома нет. Далее вышли П. и его жена Ю., а также Ж. и спросили, что случилось. Он сказал, что угнали «Фольксваген Туарег». Вину свою он не признает, так как не совершал наезда на человека и вообще не был за рулем автомобиля «Фольксваген Туарег» в момент ДТП. Кроме того, П. на допросе сообщил, что Камышин А.Ю. просил его подтвердить сотрудникам полиции, что автомобиль «Фольксваген Туарег» был угнан неустановленными лицами. Однако П. сразу данную идею не поддержал.²¹² Поэтому отработку данных версий необходимо осуществлять с момента проведения осмотра происшествия во избежание невозможности их проверки на более позднем отрезке расследования по причине относительной устойчивости материальных следов.

Система логических следствий из этих версий будет следующая:

- лицо, управляющее транспортным средством, в момент ДТП находилось в месте, где оно произошло;
- лицо, управляющее транспортным средством, в момент ДТП не могло находиться в ином месте;
- в результате ДТП данное лицо могло получить телесные повреждения;

²¹² Уголовное дело № 12201030034000001 по обвинению Камышина А.Ю. в совершении преступления, предусмотренного п. «б» ч. 4 ст. 264 УК РФ (следственный отдел Отдела МВД России по Северскому району Краснодарского края).

- в результате ДТП на его одежде могут присутствовать микрочастицы (ЛКП, осколки стекла и т.п.) как его автомобиля, так и другого транспортного средства, участвовавшего в ДТП;

- в салоне транспортного средства, а также на нем могли остаться следы этого лица (следы пальцев рук, частицы одежды, утерянные, оброненные, брошенные вещи и др.);

- данное лицо могли видеть или зафиксировать средства объективного контроля за рулем установленного транспортного средства вблизи места ДТП до и (или) после происшествия;

- если у данного лица имеется мобильный телефон и он был при нем в момент, когда произошло ДТП, то при проверке местонахождения телефона будет установлено и местонахождение его владельца;

- если в автомобиле установлен видеорегистратор, то на его носители может быть запечатлено произошедшее ДТП. Здесь следует иметь в виду, что если запись ДТП была удалена заинтересованным лицом с жесткого диска видеорегистратора, то имеется возможность ее восстановления. В данном случае многое зависит от оперативности изъятия видеорегистратора, т.к. принцип его работы следующий: удаление файла с жесткого диска не уничтожает его, место расположения файла освобождается (резервируется), и файл становится скрытым. Утерян он будет тогда, когда новая информация будет записана на этот фрагмент зарезервированного (свободного) пространства. Отформатированный жесткий диск также содержит предыдущие данные, которые могут быть восстановлены, пока на место расположения искомого файла не будут записаны новые данные.

Для установления данных обстоятельств необходимо произвести:

- осмотр транспортного средства (при обнаружении следов назначить судебные экспертизы: судебно-медицинскую, автотехническую, материалов, веществ и изделий, дактилоскопическую и др.);

- освидетельствование подозреваемого (при обнаружении на его теле телесных повреждений назначить судебно-медицинскую экспертизу);

- медицинское освидетельствование подозреваемого с целью установления алкогольного, наркотического, токсического опьянения;
- осмотр одежды подозреваемого (при обнаружении на ней следов-веществ назначить судебные экспертизы: судебно-медицинскую, материалов, веществ и изделий и др.);
- осмотр и изъятие видеорегистратора, назначение компьютерно-технической (получению доступа к информации и последующее ее изучение) и видеотехнической (если имеется запись ДТП) экспертиз;
- осмотр и изъятие сотового телефона подозреваемого; назначение компьютерно-технической экспертизы (получению доступа к информации и последующее ее изучение); получение информации о соединениях между абонентами и (или) абонентскими устройствами (использование биллинга для определения местонахождения сотового телефона в момент ДТП);
- допрос подозреваемого;
- допрос свидетелей, подтверждающих нахождение подозреваемого в другом месте в момент, когда произошло ДТП; получение информации о соединениях между абонентами и (или) абонентскими устройствами (использование биллинга для определения местонахождения их сотовых телефонов в данный момент времени).

Ситуация № 3: все транспортные средства, участвовавшие в ДТП, на момент проведения осмотра места происшествия находятся на месте его совершения. Здесь же находятся водители, управляющие ими, за исключением водителя, предположительного виновника ДТП:

- выполняется блок действий, производимых в следственной ситуации № 3. Особое внимание следует уделить осмотру транспортного средства, оставленного водителем на месте ДТП, с целью выявления следов и предметов, которые позволят идентифицировать лицо, управлявшее им в момент ДТП.

Так, 10.10.2021 г., примерно в 20 часов 40 минут, водитель Ваксельберг Р.А., управляя принадлежащим ему автомобилем «ВАЗ 211440», пересек горизонтальную разметку, разделяющую транспортные потоки противоположных

направлений, выехал на встречную полосу движения и стал виновником массового ДТП. После чего Ваксельберг Р.А. оставил свой автомобиль и скрылся с места ДТП. В салоне автомобиля остался его сотовый телефон. Ваксельберг Р.А. был задержан сотрудниками ГИБДД вблизи места ДТП. На допросе он показал, что 10.10.2021 г. на своем автомобиле поехал в пгт. Ильский, чтобы погулять, при этом в автомобиле он был один и управлял им. После чего, находясь в пгт. Ильском, он оставил свой автомобиль в районе ЖД вокзала. При этом свой автомобиль не закрывал, так как никогда его не закрывает, и ключи оставил в замке зажигания автомобиля. Дальше он пошел гулять по пгт. Ильскому. Где он гулял, он не знает, так как он не местный, и пил алкоголь – пиво. Когда он шел по главной улице в пгт. Ильском, его задержали сотрудники ГИБДД и сообщили ему, что якобы он попал в дорожно-транспортное происшествие. В ДТП он не участвовал, своим автомобилем в момент его совершения не управлял. Свой телефон он, скорее всего, забыл в автомобиле, когда припарковал его в районе ЖД вокзала. Использование биллинга для определения местонахождения сотового телефона Ваксельберг Р.А. позволило выявить следующее: после того как он прибыл в пгт. Ильский и оставил свой автомобиль в районе ЖД, а телефон забыл в автомобиле, перемещение его сотового телефона совпадало с его перемещениями по поселку от места стоянки автомобиля и в обратную сторону. Что указывает на то, что телефон он в автомобиле не забывал и он был при нем до того момента совершения ДТП.²¹³

4) на каком-либо участке местности обнаружен труп; при осмотре места происшествия установлено, что телесные повреждения на нем могли быть получены в результате ДТП.

Здесь следует упомянуть, что существуют и иные мнения как по содержанию данной следственной ситуации, так и по количеству и содержанию следственных ситуаций первоначального этапа расследования дорожно-транспортных

²¹³ Уголовное дело № 12101030034000581 по обвинению Ваксельберга Р.А. в совершении преступления, предусмотренного п. «а», «б» ч. 4 ст. 264 УК РФ (следственный отдел Отдела МВД России по Северскому району Краснодарского края).

преступлений. Так, К.С. Латыпова предлагает два блока следственных ситуаций: ситуации при наезде на пешеходов, совершенные с неосторожной формой вины (указанные нами следственные ситуации № 1–3), и две ситуации при умышленных наездах на пешеходов (обнаружение трупа со следами и повреждениями, свидетельствующими о совершении преступления, но явные признаки дорожно-транспортного происшествия отсутствуют; обнаружение трупа вне зоны движения транспортных потоков со следами и повреждениями, характерными для дорожно-транспортного происшествия).²¹⁴ Не оспаривая в целом данную точку зрения, позволим отметить, что термин «умышленный наезд на пешехода» не совсем корректен, т.к. это есть не что иное, как убийство, совершенное с использованием транспортного средства. Следовательно, применение только научно-практических рекомендаций методики расследования ДТП не позволит установить полную совокупность обстоятельств данного преступления. До момента установления точной причины смерти и характера повреждений отработка алгоритмов действий, предлагаемых в данной ситуации, приведет к проверке только одной из возможных версий; остальные версии в этот промежуток времени будут оставлены без внимания, что негативно скажется на качестве познавательно-поисковой деятельности следователя. Соответственно, при формировании автоматизированной методики расследования:

1) не должны употребляться некорректные, неточные формулировки, иначе это приведет к логическим ошибкам в ее работе;

2) информационное содержание данной системы требует тщательной и скрупулезной подготовки и такой же проверки перед началом ее практического применения. По таким преступлениям, как убийство с использованием транспортного средства, убийство, инсценированное под ДТП, истина будет установлена только в том случае, если они не будут расследоваться только как

²¹⁴ Латыпова К.С. Следственные ситуации, возникающие на первоначальном этапе расследования по делам о ДТП // Вестник Бурятского государственного университета. – 2015. – № 2 (2). – С. 256–260.

преступление против безопасности движения и эксплуатации транспортного средства.

В рассматриваемой же нами ситуации необходимо построить и проверить следующие версии:

1. Место обнаружения трупа есть место, где произошло ДТП;
2. ДТП произошло в местности, примыкающей к месту обнаружения трупа;
3. ДТП произошло на значительном расстоянии от места обнаружения трупа.

С учетом логических следствий, выведенных из этих версий, мы получим следующую систему действий следователя:

- осмотр места происшествия;
- установления личности погибшего;
- назначение судебно-медицинской экспертизы для установления времени и причины смерти потерпевшего и других диагностических и идентификационных экспертиз по результатам следов, обнаруженных на месте происшествия;
- установление свидетелей ДТП либо доставленных погибшего на место обнаружения погибшего; их допрос.
- установление родственников, знакомых, сослуживцев погибшего, их опрос и допрос (выяснение места его нахождения и возможного маршрута движения в обозначенный промежуток времени, установление места произошедшего ДТП);
- если у погибшего имелся сотовый телефон, использование биллинга для определения маршрута движения в обозначенный промежуток времени, а также определение местонахождения сотового телефона в данный момент времени (если он не обнаружен при осмотре места происшествия);
- проверка на возможную причастность к преступлению водителей транспортных средств, зарегистрировавших ДТП в данном районе в обозначенный временной промежуток;
- выявление камер наружного наблюдения на прилегающих к месту обнаружения трупа территориях, проверка содержания видеозаписей; проверка видеозаписей обозначенного временного промежутка специализированных АПК видеофиксации.

– при установлении места, произошедшего ДТП (если оно не совпадает с местом обнаружения трупа) ситуация трансформируется в разновидность следственной ситуации № 2: водитель на транспортном средстве скрылся с места ДТП.

Сформированная таким образом автоматическая методика расследования позволит следователю не просто использовать рекомендуемые алгоритмы действий в определенных следственных ситуациях, а позволит на выходе получить конкретизированный план расследования с перечнем обстоятельств, подлежащих установлению, и действий, посредством которых они будут устанавливаться. В автоматическом режиме в данном плане будет сформирован блок общевersionных (автоматическая группировка текстов с одинаковым содержанием) и внеversionных обстоятельств (блок конкретизации предмета расследования). Соответственно, перечень действий, необходимых для установления обстоятельств, будет более информативным, так как будет основан не на общем направлении расследования, определенном только следственной ситуацией, а на четко определенных целях, полученных в процессе конкретизации предмета расследования (Блок 1 БД «Целеопределение») и (или) анализа следственных версий (Блок 2 БД «Целеопределение»). Также в плане будет представлен полный набор действий, направленных на установление конкретного обстоятельства (следственных, организационно-подготовительных, оперативно-розыскных, розыскных). Позволим себе еще раз указать, что автоматизированная методика расследования – это информационная система поддержки принятия решения, поэтому следователь должен иметь возможность внесения изменений в данный план, в том числе корректировать систему действий и их очередность.

Глава 3. ОРГАНИЗАЦИОННО-ТАКТИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В МЕТОДИКЕ РАССЛЕДОВАНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

3.1 Использование информационных технологий в осмотре места произошедшего дорожно-транспортного происшествия

Мы придерживаемся точки зрения, что при расследовании дорожно-транспортных преступлений следует говорить не просто об осмотре места происшествия, а о тактической операции «Сбор информации об обстоятельствах дорожно-транспортного преступления» (поиск и фиксация доказательств на месте совершения преступления), а в ситуации, когда виновное лицо скрылось с места происшествия, – о тактических операциях: «Преследование преступника по горячим следам» и (или) «Розыск и задержание подозреваемого».

Основоположником учения о тактической операции является А. В. Дулов, который указал, что следователю часто приходится решать общие задачи, для которых существующих рекомендаций криминалистической тактики недостаточно.²¹⁵ Эти задачи могут быть решены в рамках тактической операции – «совокупности следственных, оперативных, ревизионных и иных действий, разрабатываемых и производимых в процессе расследования по одному плану под руководством следователя с целью реализации такой тактической задачи, которая не может быть решена производством по делу отдельных следственных действий».²¹⁶ Данный вопрос исследовали такие видные ученые-криминалисты, как Р. С. Белкин, О. Я. Баев, Л. Я. Драпкин, И. М. Комаров, В. И. Шиканов и

²¹⁵ Дулов А.В. О разработке тактических операций при расследовании преступлений // 50 лет советской прокуратуры и проблема совершенствования предварительного следствия. – Л., 1972. – С. 23-26.

²¹⁶ Дулов А.В. Тактические операции при расследовании преступлений. – Минск, 1979. – С.44

многие другие.²¹⁷ Значительный вклад в развитие учения о криминалистических тактических операциях внес И. М. Комаров.²¹⁸

В.И. Шиканов определяет тактическую операцию как «систему согласованных между собой следственных, оперативно-розыскных мероприятий и иных действий, предпринятых в полном соответствии с требованиями норм уголовно-процессуального закона правомочными должностными лицами для выяснения вопросов, входящих в предмет доказывания по расследуемому уголовному делу».²¹⁹ Л. Я. Драпкин указывает, что тактическая операция – «это подсистема следственных действий, организационно-подготовительных, иных действий и оперативно-розыскных мероприятий, проводимых по единому плану и направленных на решение отдельных промежуточных задач, подчиненных общим целям расследования уголовного дела».²²⁰ И.М. Комаров, указывая, что криминалистические операции являются методом познания в расследовании, объединяющим в себе методы технико-криминалистических, тактико-криминалистических, методико-криминалистических операций, отмечает, что тактико-криминалистические операции реализуются такими средствами, как технико-криминалистические операции, следственные действия, тактико-криминалистические приемы и комбинации, розыскные, организационно-

²¹⁷ См.: Драпкин Л.Я. Особенности информационного поиска в процессе расследования и тактика следствия // Проблемы повышения эффективности предварительного следствия. Л., 1976. – С. 52–55; Шиканов В.И. Разработка теории тактических операций – важнейшее условие совершенствования методики расследования преступлений // Методика расследования преступлений. Общие положения: Материалы научно-практической конференции (г. Одесса, ноябрь 1976 г.). – М., 1976. – С. 155-159; Шиканов В.И. Теоретические основы тактической операции в расследовании преступлений. – Иркутск, 1983; Баев О.Я. Расследование преступлений: практическое приложение и методы расследования // Расследование преступлений: вопросы теории и практики. Воронеж, 1997; Белкин Р.С. Курс криминалистики: в 3 т. – Т. 3. – М., 1997; и др.

²¹⁸ Комаров И.М. Криминалистические операции в досудебном производстве: монография. – Барнаул, 2002. Комаров И.М. Основы частной теории криминалистических операций досудебного производства: монография. – М., 2010; Комаров И.М. Криминалистические операции досудебного производства в системе методики расследования преступлений: монография. – М., 2012.

²¹⁹ Шиканов В.И. Теоретические основы тактической операции в расследовании преступлений. – Иркутск, 1983. – С. 17.

²²⁰ Криминалистическая тактика: учеб. пособие для академического бакалавриата / под ред. Л.Я. Драпкина. – М., 2015. – С. 19.

тактические и иные мероприятия.²²¹ Можно отметить следующие элементы тактической операции:

1) проведение тактической операции обуславливается тактическими целями (целями), достигнуть которые отдельным следственным действием невозможно, и следственной ситуацией, сложившейся на определенный момент расследования;

2) действия проводятся по единому плану и под единым руководством; в роли организатора проведения и руководителя тактической операции должен выступать именно следователь.

3) в рамках тактической операции проводится значительный объем организационно-подготовительных, оперативно-розыскных мероприятий, розыскных и иных действий, которые, с одной стороны, являются логическим продолжением реализации результата следственного действия, а с другой – подготавливают информационную базу производства следственного действия.

Специфика расследования дорожно-транспортных преступлений проявляется уже на первоначальном этапе расследования при проведении осмотра места происшествия. Распространена ситуация, когда, прежде чем приступить к общему осмотру, на подготовительном этапе необходимо устранить негативные последствия ДТП: оказание первой помощи лицам, получившим ранения, и доставка их в медицинское учреждение; предотвращение развития негативных последствий (например, возгорания транспортных средств, в связи с повреждением топливной системы и разлива топлива). Причем эти действия могут привести к уничтожению следов, образовавшихся в результате совершенного ДТП, а также нахождение на месте происшествия третьих лиц (медицинских работников, сотрудников МЧС и др.) и выполнение ими необходимых профессиональных обязанностей с высокой степенью вероятности приведут к изменению первоначальной обстановки. К этому следует также добавить объективную необходимость ликвидации заторов на улично-дорожной

²²¹ Комаров И.М. Криминалистические операции досудебного производства в системе методики расследования преступлений: монография. – М., 2012. – С. 144, 199–200.

сети, освобождения проезжей части от поврежденного транспорта для возобновления дорожного движения.²²²

Поэтому помимо непосредственного восприятия следовой картины места происшествия, следователю оперативно требуется информация, получаемая от участников ДТП, свидетелей-очевидцев происшествия, полученная в ходе опросов оперативными работниками. В условиях, когда виновник ДТП скрылся с места его совершения, по результатам ОМП осуществляются розыскные действия и оперативно-розыскные мероприятия, направленные на его установление и розыск. Алексеев А.А. указывает, что в тактическую операцию по собиранию информации об обстоятельствах дорожно-транспортного преступления входят такие элементы, как следственное действие – осмотр места происшествия, мероприятия по розыску лиц, причастных к преступлению, мероприятия по охране объекта и по ликвидации последствий преступления, оперативно-технические и заградительные мероприятия и т.д.²²³

Позволим себе конкретизировать элементы данной тактической операции с учетом: во-первых, тактических целей осмотра места происшествия при расследовании дорожно-транспортных происшествий, так как именно данное следственное действие является центральным (базовым) в ней; во-вторых, стремительного развития информационных технологий и их роли в отражении криминалистически значимой информации о произошедшем ДТП.

Тактическими целями осмотра места происшествия при расследовании дорожно-транспортных происшествий являются: 1) выяснение его обстановки; 2) установление его причин и условий; 3) обнаружение, фиксация и изъятие следов и других вещественных доказательств, имеющих значение для уголовного дела; 4) установление технического состояния ТС, участвовавших в ДТП; 5) установление его участников.

²²² Зеленский В.Д., Спружевников В.К. Организация первоначального этапа расследования преступлений: монография. – Краснодар: КубГАУ, 2013. – С. 115.

²²³ Алексеев А.А. Методика расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных в условиях неочевидности: дис. ... канд. юрид. наук. – Саратов, 2001. – С. 71.

Одновременно с осмотром места происшествия традиционно проводится установление свидетелей-очевидцев происшествия и проводится их опрос, т.е. таким образом выявляются лица, которые воспринимали событие преступления и в памяти которых сохранена информация о нем (идеальные следы).

Речь идет об информации о преступлении (след преступления), которая фиксируется в электронно-цифровой форме на материальном носителе. Единого мнения о наименовании данных следов в криминалистике пока не сложилось, используются термины: «виртуальный след»²²⁴, «информационный след»²²⁵, «электронный» («информационно-технологический»)²²⁶, «электронно-цифровой след»²²⁷. Нами был проведен анализ приведенных выше понятий и их определений. Вместе с тем мы не ставили целью исследования уточнение термина для обозначения этого вида следов, а также уточнение его понятия. Тем не менее, наиболее удачным нам представляется термин «электронно-цифровой след», под которым следует понимать «любую криминалистически значимую компьютерную информацию, т.е. сведения (сообщения, данные), находящиеся в электронно-цифровой форме, зафиксированные на материальном носителе с помощью электромагнитных взаимодействий либо передающиеся по каналам связи

²²⁴ Мещеряков В.А. Преступления в сфере компьютерной информации: основы теории и практики расследования. – Воронеж: Изд-во Воронеж. гос. ун-та, 2002. – С. 104; Давыдов В.О., Головин А.Ю. Значение виртуальных следов в расследовании преступлений экстремистского характера // Известия Тульского государственного университета. Экономические и юридические науки. – 2016. – № 3-2. – С. 254-259.

²²⁵ Борисов В.В. Об особенностях фиксации информационных следов в практике защиты информации // Известия ЮФО. Технические науки. – 2009. – № 5 (94). – С. 164–168; Шаповалова Г.М. Возможность использования информационных следов в криминалистике: вопросы теории и практики: автореф. канд. юрид. наук. – Владивосток, 2006. – С. 21.

²²⁶ Долгинов С.Д. Информационно-технологические следы в криминалистике // Материалы Шестого Пермского конгресса ученых-юристов (16-17 октября 2015, Пермь). – Москва: Статут, 2016. – С. 383-389.

²²⁷ Поляков В.В., Шебалин А.В. К вопросу об использовании понятия «виртуальные следы» и «электронно-цифровые следы» в криминалистике // Актуальные проблемы борьбы с преступлениями и иными правонарушениями. – 2013. – № 13-1. – С. 123-125; Иванов В.Ю. О теоретических аспектах использования в криминалистике понятия электронно-цифрового следа // Юридические исследования. – 2020. – № 7. – С. 75-80.

посредством электромагнитных сигналов»²²⁸. В рамках исследуемой нами методики расследования мы обозначим электронно-цифровой след как след, образовавшийся в результате дорожно-транспортного происшествия в компьютерном (кибернетическом) пространстве. Такими следами будут являться:

- 1) данные, зафиксированные камерами видеонаблюдения;
- 2) данные, зафиксированные видеорегистраторами транспортных средств, участвовавших в ДТП и (или) двигавшихся в этот момент времени по данному участку улично-дорожной сети;
- 3) данные на смартфонах участников ДТП, связанные с геолокацией и указывающие на местоположение и маршрут передвижения смартфона и, соответственно, его владельца в определенный временной промежуток;
- 4) данные на бортовых компьютерах ТС участников ДТП. В настоящее время практически на всех ТС имеются данные электронные устройства, которые предназначены, в том числе, для сбора информации о качестве работы узлов и систем транспортного средства. Функционал бортового компьютера ТС зависит от его вида: универсальный, сервисный (диагностический), маршрутный, управляющий. Большая часть бортовых компьютеров регистрирует следующие параметры: расход и среднее потребление топлива; общее время в дороге; суммарное и текущее расстояние поездки; отображение маршрута движения; поломки разных систем транспортного средства; контроль износа колодок тормозной системы; проверка уровня рабочих жидкостей (масла, антифриза и т. д.); диагностика разных систем машины и хранение информации и т. д.²²⁹

С учетом вышеизложенного, тактическая операция «Сбор информации об обстоятельствах дорожно-транспортного преступления» (поиск и фиксация доказательств на месте совершения преступления) состоит из следующих составных элементов: 1) организационно-подготовительные мероприятия по

²²⁸ Вехов В.Б. Основы криминалистического учения об исследовании и использовании компьютерной информации и средств ее обработки: монография. – Волгоград: ВА МВД России, 2008. – С. 84;

²²⁹ Бортовой компьютер автомобиля [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://perevozka24.ru/pages/bortovoy-kompyuter-avtomobilya>

ликвидации последствий ДТП и сохранению обстановки и следов на месте происшествия (включая минимизацию возможности действий участников ДТП по уничтожению информации, зафиксированной видеорегистратором, бортовым компьютером, установленным на ТС); 2) осмотр места происшествия; 3) опрос участников ДТП; 4) выявление и опрос свидетелей-очевидцев; 5) выявление камер видеонаблюдения, которые могли зафиксировать как само ДТП, так и перемещение ТС его участников до и после происшествия, и изъятие путем копирования информации, содержащейся на них; 6) освидетельствование на состояние алкогольного опьянения и медицинское освидетельствование на состояние опьянения; 7) освидетельствование (осмотр тела) участников ДТП и назначение судебно-медицинской экспертизы.

Тактические операции «Преследование преступника по горячим следам» и (или) «Розыск и задержание подозреваемого» включают следующие составные элементы:

1) элементы тактической операции «Сбор информации об обстоятельствах дорожно-транспортного преступления» (поиск и фиксация доказательств на месте совершения преступления);

2) реализация информации, полученной в ходе осмотра места происшествия, опросов участников ДТП и свидетелей, анализа записей камер видеонаблюдения и регистраторов и др., о предположительном виновнике ДТП и (или) транспортном средстве, скрывшемся с места происшествия, в розыскных действиях (прочесывание местности; передача изображения предположительно виновного лица и ТС (если они зафиксированы камерами видеонаблюдения) всем нарядам полиции, а также доведение данной информации до личного состава органа внутренних дел; проведение заградительных мероприятий) и оперативно-розыскных мероприятиях (опрос; наведение справок; обследование помещений, зданий, сооружений, участков местности и транспортных средств и др.). Перспективным представляется инициирование следователем использования сотрудниками ГИБДД беспилотного летательного аппарата (БПЛА) в целях обнаружения ТС, скрывшегося с места происшествия.

3) при наличии информации о государственном регистрационном номере ТС, скрывшегося с места ДТП, установление его владельца по государственному учету транспортных средств;

4) получение информации о телефонных номерах, зарегистрированных на предположительно виновное лицо, скрывшееся с места ДТП, и использование биллинга для определения маршрута движения в интересующий следствие промежуток времени;

5) при установлении места нахождения лица, предположительно виновного в совершении ДТП, и (или) ТС, скрывшегося с места происшествия, проводятся: а) осмотр ТС; б) освидетельствование подозреваемого на состояние алкогольного опьянения и медицинское освидетельствование на состояние опьянения; в) освидетельствование (осмотр тела) подозреваемого и назначение судебно-медицинской экспертизы; г) допрос подозреваемого.

Главное место в тактических операциях, безусловно, принадлежит осмотру места происшествия: именно он является базой, основой ее проведения, основным источником криминалистически значимой информации. Именно от того, насколько полно и квалифицированно он проведен, будет зависеть успех и быстрота расследования ДТП.²³⁰

Анализ уголовных дел показывает, что с осмотра места происшествия начинается 98,7% расследований ДТП. В процессе исследования нами были выявлены недочеты, допущенные при производстве данного следственного действия, что оказало отрицательное влияние на качество расследования ДТП. Ниже будет приведен перечень этих недостатков, а затем нами будут предложены меры использования ИТ в ходе осмотра, которые позволят улучшить как качество ОМП, так и расследования в целом. К наиболее существенным недостаткам при проведении осмотра места ДТП относятся:

²³⁰ Завгородний И.К., Зеленский В.Д. Организация первоначального этапа расследования дорожно-транспортных происшествий в условиях большого города: монография. – Краснодар: КубГАУ, 2009. – С. 111-112.

1. Значительный промежуток времени между моментом ДТП и началом производства ОМП. В результате по прибытии на место ДТП в ряде случаев первоначальная обстановка места ДТП уже изменена. Выяснив путем опроса у участников ДТП, свидетелей-очевидцев, какова была обстановка сразу после произошедшего ДТП, следователь фиксирует это в протоколе следственного действия. Часть таких данных недостаточно точна и не отражает в полной мере реальную следовую картину. Кроме того, не отражается в протоколе место фактического расположения объектов (после перемещения), что также оказывает негативное воздействие на познание механизма ДТП.

2. При проведении осмотра места происшествия (ОМП) ДТП не всегда привлекаются необходимые специалисты. Разнообразие следов, образующихся в результате ДТП, требует участия специалистов различных областей знаний: судебно-медицинского эксперта, криминалиста, автотехника, специалиста в сфере информационных технологий. В результате некачественно и неполно обнаруживаются следы ДТП, возникают сложности с изъятием и фиксацией отдельных следов, например, электронно-цифровых.

3. При проведении ОМП на общем и детальном этапах часто наблюдается поверхностное исследование обстановки места ДТП, отдельных объектов, следов и т.д. Об этом свидетельствуют протоколы ОМП, в которых зачастую отсутствуют такие криминалистически значимые сведения как: состояние улично-дорожной сети в месте ДТП; наличие, расположение и состояние дорожной разметки, дорожных знаков, светофоров и т.д.; состояние и качество дорожного покрытия; погодные условия и т.д. Не осуществляется привязка предметов и следов к неподвижным объектам. Не устанавливается точное месторасположение предметов и следов на месте ДТП, при детальном осмотре их общие и частные признаки исследуются не в полном объеме. Зачастую в протоколах не содержится сведений о прилегающей к месту ДТП территории, не отражается, какие объекты расположены вокруг (здания, лесопосадки и т.д.). В план-схемах, прилагаемых к протоколам осмотра ДТП, также отсутствует информация о расстояниях между транспортными средствами, следами и другими объектами обстановки.

Отсутствие детального отражения обстановки ДТП, месторасположения ее объектов, следов, а также расстояний между ними в дальнейшем негативно сказывается на качестве производства следственных действий (следственного эксперимента) и производстве судебных экспертиз, прежде всего автотехнической.

Здесь следует указать, что если при поступлении сообщения о ДТП изначально не выявлены признаки преступлений против безопасности дорожного движения, то на место их совершения прибывают сотрудники ГИБДД, которые производят осмотр. При этом в их действиях присутствуют аналогичные упущения и недочеты. В рамках производства по делу об административных правонарушениях в 2022 г. при оформлении ДТП приборы инструментального контроля по линии дорожного надзора в совокупности использовались 4147 раз: прибор для измерения освещенности дорожного покрытия – 746 раз; прибор для измерения ровности, поперечных и продольных уклонов дорожного покрытия и обочин – 659 раз; прибор для измерения расстояний (курвиметр) – 2655 раз; прибор для измерения коэффициента сцепления – 36 раз; прибор для измерения светотехнических параметров знаков – 10 раз; прибор для измерения светотехнических параметров разметки – 31 раз.²³¹ То есть, с учетом применения указанных приборов по отдельности, это составляет 71% от общего количества ДТП (5809²³²). Но с учетом того, что в рамках произошедшего ДТП необходимо комплексное применение перечисленных технических средств для исследования и фиксации его обстановки, качество применения сотрудниками ГИБДД приборов инструментального контроля видится в ином ракурсе.

4. Недостаточно используются технические средства фото- и видеофиксации следовой картины места происшествия. Запечатление обстановки и следов зачастую осуществляется на фото-, видеокамеру личных мобильных телефонов сотрудников правоохранительных органов, а их технические характеристики не

²³¹ Комплексный анализ оперативно-служебной деятельности госавтоинспекции Краснодарского края за 12 месяцев 2022 года. – Краснодар, 2023. – С. 17.

²³² Там же. – С. 2.

всегда являются достаточными для качественного проведения криминалистически грамотной фиксации. Также при осуществлении фотосъемки не применяются в полном объеме виды, методы и способы криминалистической фотосъемки (делаются только несколько обзорных снимков места происшествия, не используются методы измерительной съемки, детально запечатлеваются не все следы и др.).

Использование при проведении осмотра места ДТП следователем личного смартфона для запечатления обстановки, а также в других целях (определение геолокации, сторон света, совершение других действий и измерений) может привести к существенному искажению выявляемой и фиксируемой информации.

Так, например, при осмотре места происшествия следователь определил его расположение, используя геолокацию своего смартфона, обнаруживая следы, указал их расположение с привязкой к сторонам света, а также, используя свой смартфон, составил протокол осмотра места происшествия и его план-схему. Если в ходе дальнейшего расследования возникнет необходимость провести повторный или дополнительный осмотр места дорожно-транспортного происшествия или следственный эксперимент, то вновь определенная геолокация не совпадет с предыдущей (погрешность может составить от 5 до 30 метров).

Использование систем GPS, ГЛОНАСС и других спутниковых систем геопозиционирования и навигации позволяет обеспечить точность измерения от 3-х до 5-ти метров при условии прямой видимости спутников. Существенные погрешности образуются при сильной облачности, высокой плотности застройки в районе: крыши и стены могут препятствовать прохождению сигнала.

Существующие LBS-сервисы (сервис определения местоположения объекта путем привязки к ориентирам из базы данных поставщика услуг связи), такие как Skyhook, AlterGeo, Google и Яндекс карты основаны на методе триангуляции и обеспечивают максимальную точность определения местоположения порядка 15 м при условии высокой концентрации точек доступа Wi-Fi на местности.

Неточное определение местоположения с погрешностью до 10 метров на смартфоне считается допустимой нормой, но при проведении следственных

действий это недопустимо, так как данные погрешности могут привести к серьезным ошибкам при установлении обстоятельств дорожно-транспортного происшествия.

Определенные недостатки технических характеристик существуют и в других прикладных программах смартфона. Так, у всех моделей современных смартфонов на фотокамерах отсутствует ряд важных параметров, определяющих качество проведения запечатлевающей съемки, производимой при проведении осмотра места происшествия (нет функции сменных объективов; снимаемый объект и фон находятся почти в одной зоне резкости, что создает эффект плоского кадра; за этот критерий отвечают диафрагма, объектив и фокусное расстояние и т.д.).

5. В ходе осмотра места ДТП и (или) осмотра ТС не проводится проверка его технического состояния и качества работы узлов и систем, в том числе не снимаются данные с бортовых компьютеров ТС. Не всегда осуществляются мероприятия по сохранению узлов, систем и ТС в том состоянии, которое они имели на момент окончания ДТП и момент осмотра места происшествия. Допускается неосторожное перемещение ТС с места происшествия в специально отведенное для этого место (специализированную (штрафную) стоянку). Л.А. Татаров указывает: при этом изменяются характер и структура поверхностей излома, детали ТС получают дополнительные повреждения и деформации, полностью скрывающие признаки, которые дали бы возможность установить действительную причину их разрушения.²³³

5. Недостаточно эффективно выявляются видеокамеры, на которых может быть зафиксирован момент ДТП либо иная криминалистически значимая информация, относящаяся к расследуемому событию (например, действия участника ДТП по изменению обстановки места происшествия). Так, около 18 часов 00 минут 27 декабря 2021 года, водитель Медведев А.А., управляя технически исправным автомобилем «SKODA RAPID», осуществляя движение на

²³³ Татаров Л.А. Осмотр места ДТП: типичные ошибки // Теория и практика общественного развития. – 2015. – № 16. – С. 111–113.

территории пгт. Ильского Северского района Краснодарского края по проезжей части ул. Промышленной со стороны ул. Некрасова в направлении ул. Беличенко, не уступил дорогу встречному транспортному средству, выехал на полосу, предназначенную для встречного движения, чем создал опасность для движущегося во встречном ему направлении мопеда (скутера) «Alpha Omax» под управлением несовершеннолетнего Мельникова Д.Е., допустил столкновение передней левой частью ведомого им транспортного средства с передней частью мопеда (скутера) «Alpha Omax». При проведении ОМП камеры видеонаблюдения на близ расположенных к месту ДТП зданиях выявлены не были. В последующем в ходе расследования на повторном допросе свидетеля Гончаровой К.И. (пассажир ТС Медведева А.А.) ей было заявлено, что у нее имеется диск с видеозаписями, произведенными камерой наружного видеонаблюдения, установленной на здании по адресу: Краснодарский край, Северский район, пгт. Ильский, ул. Некрасова, 133, а также камерами, установленными на зданиях и сооружениях, расположенных вдоль проезжей части ул. Промышленной в пгт. Ильском Северского района Краснодарского края, которые были получены ею после дорожно-транспортного происшествия, произошедшего 27 декабря 2021 года, далее скопированы на CD-R диск. На указанных видеозаписях запечатлен момент столкновения автомобиля «SKODA RAPID» под управлением Медведева А.А., пассажиром которого являлась она, и мопеда. Указанный диск находится при ней, и она готова его выдать органу следствия. Данный допрос производился 18.03.2022 г., т.е. с момента ДТП прошло почти 3 месяца.²³⁴ Невыявление данных камер исключает получение криминалистически значимой информации о различных обстоятельствах зафиксированного им ДТП.

6. Не используются все имеющиеся возможности для установления очевидцев ДТП. Обычно проводится лишь опрос участников ДТП, находящихся на момент осмотра места происшествия на прилегающей территории.

²³⁴ Уголовное дело № 12201030034000129 по обвинению Медведева А.А. в совершении преступления, предусмотренного п. «б» ч. 1 ст. 264 УК РФ (следственный отдел Отдела МВД России по Северскому району Краснодарского края).

Практически не устанавливаются транспортные средства, проезжавшие участок улично-дорожной сети до, после и в момент ДТП. При этом для установления свидетелей-очевидцев почти не используются возможности информационных технологий. Следует обратить внимание, что на автомобилях, проехавших данный участок, могут быть установлены видеорегистраторы, зафиксировавшие криминалистически значимую информацию: непосредственно само ДТП, события, предшествовавшие ему и последовавшие за ним (например, действия участника ДТП по изменению обстановки с целью избежать уголовной ответственности). Также следует учитывать, что пассажиры транспортных средств, проезжающих мимо места происшествия, нередко фиксируют последствия произошедшего ДТП, осуществляя видеосъемку на свои мобильные телефоны.

Для минимизации выявленных недочетов и ошибок, допускаемых при осмотре места происшествия при расследовании ДТП, мы предлагаем следующее:

1. На этапе подготовки к осмотру места происшествия следователь, проанализировав полученную информацию о происшествии, должен определить, участие каких специалистов обеспечит качественное производство этого следственного действия. Если в составе дежурной следственно-оперативной группы необходимый специалист отсутствует, то необходимо принять меры для его оперативного привлечения к участию в осмотре места происшествия. Неоднократно указывалось, что в следственном органе необходимо иметь список специалистов, которые при необходимости могут быть задействованы в расследовании.²³⁵

2. При выявлении камер видеофиксации следует руководствоваться следующим:

- 1) информация о наличии на месте ДТП и прилегающей к нему территории видеокамер аппаратно-программного комплекса «Поток», стационарного аппаратно-программного комплекса автоматического распознавания

²³⁵ Грицаев С.И. Криминалистические проблемы организационных функций следователя в расследовании: монография. – Краснодар: КубГАУ, 2016. – С. 89.

государственных регистрационных знаков транспортных средств и фиксации нарушений ПДД «АвтоУраган ВСМ2» имеется в соответствующем органе ГИБДД.²³⁶ Кроме того, с 1 сентября 2024 года камеры видеофиксации нарушений ПДД (стационарные, передвижные, мобильные) функционируют в автоматическом режиме. Информация о местах их установки, а также маршрутах движения транспортных средств с размещенными на них мобильными средствами видеофиксации размещается на официальном сайте МВД;²³⁷

2) информацию о наличии на месте ДТП и прилегающей к нему территории камер видеофиксации АПК «Безопасный город» следователь может получить от оператора данной региональной системы (срок хранения архивных записей составляет 30 суток²³⁸).

3) информацию о наличии на месте ДТП и прилегающей к нему территории камер наружного наблюдения, установленных на зданиях учреждений, можно получить посредством визуального осмотра следователем этих участков местности, проведения розыскного мероприятия «Прочесывание местности» и (или) оперативно-розыскного мероприятия – опроса. При этом следует учитывать:

– законодательно определен перечень объектов, где обязательно устанавливаются видеокамеры (железнодорожные вокзалы, аэропорты; спортивные сооружения; городские площадки и другие места массового пребывания людей, проведения публичных мероприятий; здания и открытые

²³⁶ Об утверждении Административного регламента исполнения Министерства внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения: Приказ МВД РФ от 23 августа 2017 г. № 664 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/71682148/>

²³⁷ О внесении изменений в Федеральный закон «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и статью 3 Федерального закона «О Государственной компании «Российские автомобильные дороги» и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: Федеральный закон от 29.05.2023 № 197-ФЗ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_448075/

²³⁸ О Концепции построения и развития аппаратно-программного комплекса «Безопасный город»: Распоряжение Правительства РФ от 3 декабря 2014 г. № 2446-р [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/70717448/>

пространства, функционирующие в области культуры; предприятия торговли; учреждения общеобразовательного и медицинского профиля и др.);

– предприятия, организации, учреждения, самостоятельно установившие камеры для ведения видеосъемки в общественном пространстве, должны устанавливать информационные таблички с надписью: «Внимание! Ведется видеосъемка». Следует учитывать, что данное требование далеко не всегда соблюдается, поэтому информационные таблички могут отсутствовать.;

– возможность использования технических средств для обнаружения видеокамер. Для обнаружения камер видеонаблюдения используются следующие основные способы:

1) индикатор поля (выявление сигнала от камеры, передающей информацию по радиоканалу);

2) электромагнитное обнаружение (фиксация электромагнитных колебаний, испускаемых камерами при работе);

3) оптическое обнаружение (излучение лазерного луча в указанном направлении и фиксация отражения от объектива видеокамеры).

С учетом особенностей обстановки места ДТП, а также принципов работы и технических характеристик устройств обнаружения видеокамер, наиболее оптимальным является применение оптического обнаружения. Качество работы оптического обнаружителя видеокамер определяется: а) способностью обнаружения видеокамеры на значительном расстоянии (от 20 до 50 м); б) возможностью выявления камер в светлое и темное время суток; в) возможностью выявления камер, защищенных решетками; г) углом выявления камер.

Таким образом, при осмотре места ДТП для выявления видеокамер следует применять оптические обнаружители камер (СОКОЛ-М, ОПТИК-2, SEL-122В, ОБЛИК-2).

3. Минимизацию поверхностного исследования обстановки места ДТП, отдельных объектов, следов и др. следует проводить в нескольких направлениях.

Во-первых, следует более активно применять цифровые технические средства поиска следов преступления (цифровая рулетка, лазерный дальномер,

электронная измерительная линейка-курвиметр и др.²³⁹). Технические характеристики этих средств (отслеживание онлайн осуществления поисковой деятельности; возможность регулировать настройки в зависимости от особенностей исследуемой обстановки; быстрота и точность производимых измерений размеров, расстояний между объектами, массы веществ и т.д.; безотлагательный ввод обнаруженных данных в компьютер) позволят сократить время, затрачиваемое на проведение осмотра места происшествия, а также произвести более качественный осмотр обстановки места ДТП и ее фиксацию.

Во-вторых, следует максимально использовать технические средства фото- и видеофиксации места ДТП. При проведении фотофиксации места ДТП необходимо максимально использовать возможности следственно-судебной фотографии. Особое внимание следует уделить проведению измерительной фотосъемки при осмотре места происшествия (ОМП), как масштабной (для определения размеров предметов и следов ДТП: длина, ширина, высота, глубина), так и метрической (для отражения расстояний между предметами и следами на месте ДТП).

В-третьих, следует активно внедрять в практику производства осмотра места происшествия при расследовании ДТП беспилотные летательные аппараты (БПЛА). Наиболее перспективно применение мультикоптерных БПЛА, имеющих два и более независимых несущих винта, что позволяет осуществлять их вертикальный взлет и посадку, а также зависание над объектом. Кроме того, преимуществами данного вида БПЛА являются высокая маневренность и малые габариты, что позволяет бесппроблемно осуществлять его перемещение в пределах населенных пунктов, избегая помех, создаваемых зданиями, линиями электропередачи, деревьями и т.д.). БПЛА, оснащенный цифровыми техническими устройствами для осуществления фото- и видеосъемки, следует использовать при осмотре места ДТП для достижения следующих целей:

²³⁹ Подробно цифровые технические средства поиска следов преступления охарактеризованы нами в параграфе 2.1 диссертации.

1) проведение ориентирующей фотосъемки места ДТП и прилегающей к нему обстановки. При этом следует применять: а) фотосъемку мелким планом: отдаляя БПЛА от плоскости запечатлеваемого участка местности (при отсутствии естественных преград для осуществления данного маневра); б) линейную панорамную аэрофотосъемку: БПЛА перемещается параллельно плоскости запечатлеваемого участка местности по прямой линии без изменения высоты его полета; в) круговую панорамную аэрофотосъемку: БПЛА, зависнув в одной точке, вращается вокруг собственной оси.

Величина площади места ДТП и прилегающей территории определяет расположение точки БПЛА при осуществлении фотосъемки: чем больше площадь, тем выше будет расположена точка осуществления аэросъемки. Технические возможности БПЛА (наличие навигатора) позволят не только выполнить ориентирующую съемку, но и осуществить привязку места ДТП к прилегающей территории (определить место его расположения с использованием геоданных). При облете места ДТП фиксируются координаты четырех точек – вершин фигуры прямоугольника, стороны которого являются границами места происшествия (наложение зафиксированных координат на карту позволяет получить размер места происшествия и его местонахождение).²⁴⁰

2) проведение фиксации места ДТП с БПЛА методом обзорной, узловой и детальной фотосъемки, что обеспечит точную фиксацию обстановки места происшествия, узлов (скопление следов) и отдельных следов и предметов. Полученные в результате сведения о размерах объектов, расстоянии между ними, их взаимном расположении и т.д. позволят избежать допускаемых участниками осмотра погрешностей при проведении перечисленных измерений, которые затрудняют установление механизма произошедшего ДТП.

²⁴⁰ Кузнецов С.Е. Виды, приемы и методы криминалистической аэросъемки // Криминалистика – прошлое, настоящее, будущее: достижение и перспективы развития: материалы Международной научно-практической конференции (Москва, 17 октября 2019 года) / под общ. ред. А.М. Багмета. – М.: Московская академия Следственного комитета Российской Федерации, 2019. – С. 327–332.

При осуществлении обзорной фотосъемки места ДТП с БПЛА следует руководствоваться теми же требованиями, которые предъявляются к ней при фотофиксации места происшествия обычной цифровой камерой: фиксация обстановки места ДТП осуществляется из четырех точек (вершин фигуры прямоугольника, стороны которого являются границами места происшествия, либо середин сторон данного прямоугольника). Места съемки отмечаются координатами посредством системы позиционирования. Точки съемки обозначаются на схеме места происшествия при ее составлении.

При осуществлении узловой съемки места ДТП целесообразно предварительно поделить его на сектора, после чего последовательно произвести фотофиксацию каждого из них. Нахождение БПЛА над сектором в момент фиксации также целесообразно позиционировать посредством навигатора, что позволит в последующем систематизировать изображения. Узловую фотосъемку оптимально производить с высоты 2-3 м.

При осуществлении узловой и детальной фотосъемки с БПЛА при измерениях следует учитывать высоту, с которой она производится, так как это определяет цену деления масштабной линейки и измерительной ленты. Следовательно, необходим комплект масштабных линеек и измерительных лент с различным значением цены деления (масштабные линейки с ценой деления 1 см, 5 см, 10 см; измерительные ленты – 10 см, 50 см, 1 м). С.Е. Кузнецов отмечает, что средства измерения должны быть заметны с высоты съемки, иметь броскую окраску.²⁴¹ Поэтому наряду с традиционными масштабными линейками и измерительными лентами с чередующимися черными и белыми прямоугольниками фиксированного размера, при неблагоприятных погодных условиях и т.п. следует применять измерительные средства с чередованием красных и белых делений.

Аэросъемка места ДТП в условиях плохой видимости (погодные условия, темное время суток и т.д.) производится с применением дополнительного оборудования: ночных фильтров (уменьшают световое загрязнение, снижают

²⁴¹ Кузнецов С.Е. Указ. раб. – С. 327–332.

уровень желтоватой и зеленоватой паразитной засветки от искусственных источников света, обеспечивают натуральную цветопередачу и повышают общий контраст снимка), CPL-фильтров (отсекают лишний отраженный свет, выравнивают яркость изображения, подавляют отражения и блики), внешних источников света для подсветки объектов на месте происшествия (светодиодные панели, свет от фар автомобиля и др.).

Кроме того, при осмотре места ДТП с применением БПЛА следует учитывать, что неблагоприятные метеорологические факторы оказывают существенное, крайне нежелательное влияние на его взлет, посадку и полет. К ним относятся: 1) дождь и мокрый снег (аппарат должен иметь защиту от влаги); 2) температура воздуха около 0 °С (риск обледенения аппарата); 3) сильный ветер (учет скорости ветра и технических возможностей БПЛА по сопротивляемости ветру); 4) туман (риск запотевания объектива камеры); 5) сухой снег (налипание снега на объектив камеры); 6) низкие температуры (более быстрый расход заряда аккумулятора; возможны сбои электронных систем при температуре ниже -25 °С).²⁴²

Таким образом, мы видим, что в подавляющем большинстве случаев, даже при наличии в момент осмотра места ДТП неблагоприятных метеорологических факторов, БПЛА может применяться для осуществления фото- и видеофиксации, если: а) имеет соответствующие технические характеристики; б) технические возможности фото- и видеооборудования способны минимизировать их негативное воздействие на качество получаемого изображения; в) оператор БПЛА имеет достаточный объем знаний, умений и навыков по его управлению и техническому обслуживанию, а также в полной мере владеет методами, средствами и приемами криминалистической фотографии и видеозаписи.

3) фиксация места ДТП с помощью БПЛА на сферическую камеру (камеру кругового обзора) и получение компьютерной сферической панорамы

²⁴² Горбунов А.А., Галимов А.Ф. Влияние метеорологических факторов на применение и безопасность полета беспилотных летательных аппаратов с бортовым ретранслятором радиосигнала // Вестник Санкт-Петербургского университета государственной противопожарной службы МЧС России. – 2016. – № 2. – С. 7–15.

(фотограмметрия)²⁴³ основаны на собранном из множества отдельных кадров изображении в сферической проекции. Характерная черта таких панорам – максимально возможный угол обзора пространства ($360 \times 180^\circ$). Это позволяет по полученному набору фотоснимков с помощью компьютерных средств построить точную трёхмерную модель места ДТП и прилегающей к нему территории (цифровую копию места происшествия).

Благодаря полученной трехмерной модели места ДТП будут точно и детально отражены все элементы обстановки, размеры объектов и расстояния между ними. Программное обеспечение позволит получить план места ДТП с соблюдением масштаба.

Следует отметить, что преимущества применения данной технологии не ограничиваются только быстрой и детальной фиксацией обстановки места ДТП. Построенная цифровая копия места происшествия в последующем позволит: а) детально визуально прорабатывать (анализировать) обстановку места происшествия с возможностью детализации объектов (увеличения), их поворотов, осуществления быстрой дефектоскопии и других манипуляций; б) осуществлять компьютерное моделирование различных процессов, происходивших во время ДТП.

Получение трехмерной модели места ДТП возможно не только после фиксации сферической камерой, установленной на БПЛА, но и посредством осуществления воздушного лазерного сканирования²⁴⁴ (метод съемки,

²⁴³ См.: Арсентьева С.С., Морозов С. А. Использование метода сферической фиксации места происшествия Вестник Челябинского государственного университета. Серия: Право. – 2019. – Т. 4. – № 2. – С. 33-36; Кугуракова В.В., Антонов И.О., Гончаренко Б.В., Чайбар А.А. Цифровое представление в виртуальной реальности места происшествия как инструмент уголовного судопроизводства // Программные системы: теория и приложения. – 2022. – Т. 13. – № 3 (54). – С. 193-223; Григорович В.Л. Криминалистическая фотография и криминалистическая голография: сравнительный анализ // Вестник Казанского юридического института МВД России. – 2014. – Т. 1 (15). – С. 100–105 и др.

²⁴⁴ Корухов Ю.Г., Замиховский М.И. Криминалистическая фотография и видеозапись для экспертов-автотехников: практ. пособ. – М., 2006; Зубенко Е.В., Гирийчук В.В., Гунькин И.В. Осмотр места дорожно-транспортного происшествия, сопряженного с оставлением потерпевшего в опасности: тактика проведения и перспективы использования инновационных технологий // Криминалистика: вчера, сегодня, завтра: сборник научных трудов. Вып. 6. Иркутск, 2015. С. 94–106.

основанный на использовании лазерных излучателей для измерения расстояния до поверхности). Сравнение этих методов съемки²⁴⁵ позволяет выявить присущие им особенности, которые, с учетом известных на момент осмотра места происшествия обстоятельств ДТП, будут определять целесообразность выбора одного из них.

Фиксация объектов при фотограмметрии происходит значительно быстрее (в среднем 1-2 мин), чем при лазерном сканировании (в среднем 10-15 мин). Лазерное сканирование является более точным. Обработка фотоснимков с использованием специального программного обеспечения проводится в более сжатые сроки, чем обработка результатов лазерного сканирования.

Как мы писали выше, фотосъемку с БПЛА затрудняют погодные условия, негативно влияющие на видимость (туман, снег, дождь), а также естественные преграды (густая растительность). При осуществлении лазерного сканирования лазерные импульсы преодолевают такие преграды и регистрируют точки поверхности.

Таким образом, при выборе между лазерным сканированием и фиксацией на сферическую камеру при осмотре места ДТП следователь должен руководствоваться:

а) погодными условиями и наличием естественных преград, которые препятствуют качественному проведению фиксации места ДТП на сферическую камеру либо вообще делают его невозможным;

б) использованием результатов лазерного сканирования, по причине более точного отражения обстановки места происшествия, более предпочтительно для установления механизма ДТП при проведении автотехнической экспертизы.

Результаты фиксации на местах ДТП, хотя и являются менее точными, тем не менее могут использоваться следователем для изучения обстановки места

²⁴⁵ Сравнивались технические характеристики: наземных лазерных 3D-сканеров (модели FaroFocus 3D, Artec Ray II, EPiC EasyScan T10, FARO Focus Premium и др.); лазерных 3D-сканеров для БПЛА (производителей: Artec3D, Объемные технологии, RangeVision, Texel, Thor3D и др.); специализированное программное обработки полученных данных (Pix4D, AgiSoft Metashape, Open Drone Map, Кредо 3D скан, Bentley ContextCapture, «3D-Свидетель» и др.).

происшествия, моделирования произошедшего ДТП (в случае наличия у него распоряжении соответствующего программного обеспечения) в рамках проверки версий, а также могут использоваться в рамках экспертного исследования с учетом наличия в них возможных погрешностей.

Кроме того, требуется решение следующих вопросов, касающихся технико-криминалистического обеспечения органов расследования и экспертных подразделений: а) использование 3D-моделирования на данный момент не может повсеместно применяться как при расследовании ДТП, так и при расследовании других преступлений, т.к. необходимого оборудования для его осуществления практически нет в распоряжении правоохранительных органов. Необходимо в централизованном порядке произвести анализ устройств, используемых в технологии 3D-сканирования, различных производителей и, с учетом их технических характеристик (компактность устройства, разрешающая способность, точность, скорость сканирования и др.), определить те из них, которые наиболее эффективны для следственно-экспертной деятельности. Затем провести оснащение экспертно-криминалистических подразделений МВД России соответствующим оборудованием. Аналогичного подхода требует проблема повсеместного внедрения в практику расследования БПЛА. Здесь следует отметить, что специфика функционирования БПЛА (необходимость регулярного технического обслуживания), а также различие в направлениях их применения (фиксация обстановки происшествия, осуществление розыскных действий, оперативно-розыскных мероприятий и др.) потребуют создания в системе органов МВД России отдельного структурного подразделения. б) необходимо осуществить подготовку действующих сотрудников экспертно-криминалистических подразделений по овладению соответствующими специальными знаниями, позволяющими им производить лазерное сканирование и работать с 3D-моделями; в) необходимо дополнить раздел криминалистики «Криминалистическая техника» отрасль «Криминалистическая фотография» научными положениями осуществления запечатлевающей фотосъемки на сферическую камеру, а также лазерного сканирования. Кроме того, необходимо

разработать программу подготовки в специализированных учебных заведениях соответствующих специалистов.²⁴⁶

4) сократить временной промежуток между моментом ДТП и началом производства осмотра места происшествия (ОМП), в определенной части возможно, используя БПЛА. Фиксация осмотра места происшествия может производиться с осуществлением видеозаписи. Причем в ряде случаев видеосъемку рекомендуют начать до фактического изучения обстановки места происшествия. К таким ситуациям относят:²⁴⁷ а) если событие еще продолжается (например, продолжается горение ТС, участвовавшего в ДТП); б) срочно необходимо устранить последствия происшествия, что повлечет изменение первоначальной обстановки (оказание первой помощи лицам, получившим ранения в ДТП, и доставка их в медицинское учреждение; предотвращение развития негативных последствий, например, меры по предупреждению возгорания ТС в связи с повреждением топливной системы и разливом топлива); в) неблагоприятные погодные условия (снегопад, дождь), которые могут уничтожить следы происшествия либо видоизменить их.

По получении информации о произошедшем ДТП представляется целесообразным организовать немедленную отправку на место БПЛА, оснащенного видеокамерой. Профессиональные БПЛА имеют максимальную скорость до 60 км/ч, отдельные модели могут развивать скорость до 100 км/ч. С учетом высокой загруженности автомобильных дорог, в большинстве случаев БПЛА прибудет на место ДТП раньше следственно-оперативной группы и работников ГИБДД. Оператор БПЛА получит возможность наблюдения за

²⁴⁶ Подробно вопрос компьютерного моделирования различных процессов, происходивших во время ДТП, на цифровой копии места происшествия будет рассмотрен нами в следующих параграфах.

²⁴⁷ Григорьев В., Корухов Ю. Нужна криминалистика чрезвычайных ситуаций // Законность. – 1993. – № 10. – С. 7–11; Феоктистов А. Положение УПК об осмотре. // Законность. – 2012. – № 7. – С. 48–49; Цилин А.А. Фиксация и оценка хода и результатов осмотра места происшествия // Молодой ученый. – 2020. – № 24 (314). – С. 351–355; Кононов П.А. Криминалистическое обеспечение расследования преступлений, связанных с нарушением правил безопасности движения автотранспорта (по материалам Республики Беларусь): автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – М., 2023. – С. 10–11.

событиями, которые происходят на месте ДТП еще до прибытия следственно-оперативной группы (передача видеосигнала может осуществляться на расстояние 7-10 км) и осуществит их видеофиксацию.

Таким образом, данная мера позволит отразить такую криминалистически значимую информацию, как: а) внесение изменений в обстановку места ДТП его участниками либо третьими лицами в связи с оказанием помощи пострадавшим, тушением ТС и т.д.; б) внесение изменений в обстановку места ДТП его участниками с целью сокрытия своих противоправных действий, ставших причиной происшествия; в) в отдельных случаях возможно получение информации о ТС и (или) его водителях, скрывшихся с места ДТП, а также направлении их движения.

Вся эта информация оперативно передается оператором БПЛА следователю, который учитывает ее при проведении ОМП, а также может использоваться для установления и задержания лиц, пытающихся скрыться с места ДТП.

5) существенную роль в выявлении свидетелей-очевидцев произошедшего ДТП, а также в розыске предполагаемого виновного лица, скрывшегося с места ДТП, может оказать обращение к населению через средства массовой информации (СМИ) с сообщением соответствующей информации. При этом многое зависит от оперативности доведения данной информации и широты охвата населения. В настоящее время для этих целей используются: периодические печатные издания (газеты, журналы и др.); радио- и телепередачи; иные формы распространения информации (официальные сайты правоохранительных органов, блоги правоохранительных органов в Telegram, социальной сети «ВКонтакте» и др.). Все перечисленные формы использования СМИ для привлечения населения к решению указанных задач не обеспечивают необходимую оперативность передачи информации и широту охвата населения. Решить данную проблему можно следующим образом. Так, МЧС России в рамках осуществления своей деятельности по профилактике негативных последствий возникающих чрезвычайных ситуаций обязано оперативно и своевременно информировать население о возможности их возникновения, действиях, которые должны

осуществить (не осуществлять) граждане, и т.д. Что позволяет предотвратить или минимизировать ущерб жизни и здоровью населения. Развитие информационных технологий привело к тому, что наиболее эффективным средством информирования населения об угрозе возникновения чрезвычайной ситуации является рассылка СМС-сообщений на мобильные телефоны граждан. При угрозе возникновения или возникновении чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, а также при ведении военных действий или вследствие этих действий операторы связи по обращениям федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и (или) органов местного самоуправления, направляемым операторам связи в соответствии с территорией, на которой они оказывают услуги связи, обязаны обеспечивать передачу пользователям услугами связи на пользовательское оборудование (оконечное оборудование) сигналов оповещения и (или) экстренной информации. Мы считаем, что создание системы СМС-оповещения населения в системе МВД России позволит значительно повысить эффективность привлечения общественности к содействию в раскрытии преступлений вообще и в выявлении свидетелей-очевидцев ДТП, розыске предполагаемого виновного лица, скрывшегося с места ДТП, и его транспортного средства в частности.

Механизм передачи информации, по нашему мнению, должен осуществляться следующим образом: следователь, собрав необходимую информацию (место, время ДТП, признаки ТС скрывшегося с места происшествия и др.), формирует информационное сообщение, которое передается в дежурную часть ОВД. Дежурный по ОВД отправляет заявку операторам сотовой связи, предоставляющим эту услугу в данном регионе. Оператор формирует базу активных абонентов сети и рассылает СМС-сообщение.

Необходимо на законодательном уровне закрепить данную процедуру, при этом следует указать, что данные СМС-сообщения являются для оператора приоритетными и должны рассылаться в первую очередь. Кроме того, объективно оперативность рассылки оператором СМС-сообщения будет определяться: 1)

техническим состоянием оборудования оператора сотовой связи; 2) загруженностью системы сетей связи в данный момент времени.

Отметим, что существует вероятность о поступления данного СМС-сообщения и на сотовый телефон подозреваемого. Как нам видится, если в СМС-сообщении речь идет об установлении свидетелей-очевидцев ДТП, то получение данной информации подозреваемым не порождает негативных последствий для проводимого расследования, так как в ней нет сведений, которые он сможет использовать в рамках противодействия ему.

СМС-сообщение, содержащее информацию о ТС, скрывшемся с места ДТП, и его водителе, при поступлении ее на сотовый телефон подозреваемого, безусловно, может привести к осуществлению им действий по сокрытию преступления (изменение маршрута движения, оставление ТС и др.). Следовательно, целесообразность передачи таких СМС-сообщений, а также их содержание, должны определяться следователем с учетом складывающейся следственной ситуации и возможных негативных последствий, если эти сведения получит подозреваемый.

б) аппаратно-программные комплексы (совокупность технического оборудования и программного обеспечения, предназначенного для решения задач заданного типа), предназначенные для извлечения цифровой информации с носителей, следует применять при осмотре места ДТП более широко. При осмотре места ДТП следует использовать АПК:

– Для извлечения информации с бортовых компьютеров ТС. На автомобилях, оборудованных подушками безопасности, управление ими осуществляется блоками управления Airbag (SRS), включая регистратор данных о событиях Event Data Recorder (EDR). EDR включается по датчику удара или по раскрытию подушек безопасности и записывает следующие данные (скорость движения при аварии; процентное отношение дроссельной заслонки двигателя (насколько была нажата педаль акселератора); применялись ли тормоза; активировались ли антиблокировочная система тормозов; угол поворота руля; угол крена ТС при опрокидывании и др.) в течение периода времени от 5 секунд до аварийного

события до 1 секунды после него.²⁴⁸ Для считывания и обработки данных с модулей EDR используются аппаратно-программный комплекс Vertronix/«Bosh Crash Data Retrieval Tool» (позволяет получить «образ» аварийной информации и отобразить информацию для анализа ДТП графически и в виде таблиц, без удаления или изменения хранимых данных; информация может быть сохранена и напечатана в PDF-формате) или устройство для извлечения данных CrashCube компании Launch (проект разработан для извлечения данных стоп-кадра в момент удара (столкновения), определения VIN-номера; опробован в 27 странах ЕС; подключение происходит через диагностический разъем автомобиля OBD-II).²⁴⁹

– Для и извлечения информации из мобильных устройств, облачных хранилищ, приложений следует использовать АПК «Мобильный Криминалист». Позволяет получить контактные данные пользователя, информацию о соединениях, координаты фотографий и видеозаписей, сделанных устройством, установить маршрут передвижения устройства и т.д.²⁵⁰

– Для осмотра электронного носителя или копирования информации с него, если накопитель данных поврежден, используется АПК PC-3000 Flash.²⁵¹ Позволяет получить доступ к флеш-памяти и восстановить имеющиеся на ней данные (подходит для работы с накопителями информации типа USB, SATA, PATA, IDE, HDD, PCIe, NVMe, RAID).

– Для получения копий с любого носителя цифровой информации (SATA и IDE/PATA жестких дисков, USB, SCSI, SAS-дисков) используются дубликаторы (копировщики), например Talon Enhanced²⁵², Tableau TX1²⁵³). Они позволяют

²⁴⁸ Бастрыкин А.И. Лекция: «Цифровые технологии современной криминалистики» // Юридическая мысль. – 2020. – № 3 (119). – С. 161-186.

²⁴⁹ Автомобильный регистратор данных о событиях / Сайт Государственного учреждения «Научно-практический центр Государственного комитета судебных экспертиз Республики Беларусь» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://sudexpertiza.by/assets/docs/8vist/pre.pdf>

²⁵⁰ МКО Системы [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://mko-systems.ru/>

²⁵¹ Программно-аппаратный комплекс PC-3000 Flash | DataForensic [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.dataforensic.ru/catalog/9/150/>

²⁵² Дубликатор жёстких дисков «Talon Enhanced» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.bnti.ru/des.asp?itm=6508&tbl=01.02.01.02>.

²⁵³ Tableau TX1 | DataForensic [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.dataforensic.ru/catalog/3/68/>

просмотреть содержание диска и скопировать информацию с диска-носителя на диск-получатель.

– Для извлечения видео и других метаданных из видеорегистраторов, систем видеонаблюдения используется программа DVR Examiner.²⁵⁴ Она позволяет: а) обойти пароль, установленный на видеорегистраторе; б) извлечь данные напрямую с жесткого диска DVR-устройства; в) просмотреть видео напрямую из приложения, найти конкретный видеоматериал и экспортировать его.

Таким образом, мы видим, что в ходе проведения осмотра места происшествия (ОМП) при расследовании дорожно-транспортных происшествий (ДТП) может быть получен значительный объем криминалистически значимой информации в цифровой форме на различные автоматизированные программные комплексы (АПК). Следовательно, ее необходимо аккумулировать в единый блок.

Так как основным средством фиксации следственного действия является протокол, к которому прилагаются фотографические негативы и снимки, киноленты, диапозитивы, фонограммы допроса, кассеты видеозаписи, чертежи, планы, схемы, слепки и оттиски следов, выполненные при производстве следственного действия, а также электронные носители информации, полученной или скопированной с других электронных носителей информации (ст. 166 УПК РФ), то с учетом этого в рамках автоматизированной методики расследования необходима программа для формирования следователем протокола осмотра места происшествия, протоколов других следственных действий, а также создания иных документов (постановления, запросы и т.п.).

Составление протокола осмотра места происшествия осуществляется следователем на персональной электронной вычислительной машине (ПЭВМ) (ноутбук, планшетный компьютер), которая является основой (центральное устройство) АПК автоматизированной методики расследования. Полученный текстовый документ в формате файла помещается в папку – «Протокол осмотра места происшествия». Вся цифровая информация, полученная с

²⁵⁴ DVR Examiner | DataForensic [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.dataforensic.ru/catalog/1/97/>

видеорегистраторов, камер видеонаблюдения и др., также помещается в данную папку в формате файлов с соответствующим названием (план-схема места ДТП, фототаблица, видеоматериал и т.д.). Следователь имеет возможность распечатать сформированный протокол, план-схему, фототаблицы, присоединив принтер к центральному устройству.

Подводя итог данному параграфу, отметим, что при проведении тактических операций: «Сбор информации об обстоятельствах дорожно-транспортного преступления», «Преследование преступника по горячим следам» и (или) «Розыск и задержание подозреваемого» центральное место в них занимает осмотр места происшествия. Криминалистически значимая информация, которую следователь получает в ходе его проведения, является основой их организации, планирования и проведения.

Также нами были выявлены типичные недочеты, недоработки, ошибки, которые допускаются при производстве осмотра места ДТП и иных действиях в системе этих тактических операций: значительный промежуток времени между моментом ДТП и началом производства осмотра места происшествия; проведения осмотра места происшествия без участия необходимых специалистов; поверхностное исследование обстановки места ДТП, объектов, следов; недостаточно полная фото- и видеофиксация следовой картины места происшествия; непроведение проверки технического состояния транспортных средств, в том числе неснятые данные с их бортовых компьютеров; необнаружение видеокамер, зафиксировавших ДТП, и иной криминалистически значимой информации, к нему относящейся; неиспользование всех возможных средств и методов для установления очевидцев ДТП.

Предложен комплекс мер, которые позволят повысить качество обнаружения, фиксации и изъятия криминалистически значимой информации:

— На этапе подготовки к проведению осмотра места происшествия следователь, проанализировав информацию о ДТП, должен определить, участие каких специалистов (помимо входящих в состав дежурной следственно-

оперативной группы) обеспечит его качественное производство, и принять меры для их оперативного привлечения к участию в данном следственном действии.

– Для выявления камер видеофиксации нами предложен комплекс рекомендаций, позволяющих упорядочить их визуальное обнаружение, а также отмечается возможность применения оптических обнаружителей камер (СОКОЛ-М, ОПТИК-2, SEL-122В, ОБЛИК-2 и др.).

– Детальному исследованию обстановки места ДТП способствует: а) активное применение цифровых технических средств поиска следов преступления; б) максимальное использование технических средств фото- и видеофиксации; в) проведение фиксации места ДТП с БПЛА с помощью сферической камеры (камеры кругового обзора) и получение по результатам компьютерной сферической панорамы, а также осуществление воздушного лазерного сканирования места ДТП. Повсеместное применение БПЛА для решения задач расследования предполагает осуществление комплекса мероприятий (подготовка действующих сотрудников экспертно-криминалистических подразделений по овладению соответствующими специальными знаниями; разработка программы подготовки специалистов в специализированных учебных заведениях; обеспечение необходимыми техническими средствами, компьютерным оборудованием и программами и т.д.).

– Предлагается использование БПЛА и до прибытия дежурной СОГ на место происшествия для решения отдельных задач: а) наблюдение за событиями, происходящими на месте ДТП и осуществление их видеофиксации (внесение изменений в обстановку места ДТП в связи с оказанием помощи пострадавшим, тушением ТС и т.д., а также его участниками с целью противодействия расследованию); б) получение информации о ТС и (или) его водителях, скрывшихся с места ДТП, а также направление их движения; в) выявление свидетелей-очевидцев произошедшего ДТП.

– Для розыска предполагаемого виновного лица, скрывшегося с места ДТП, и выявления свидетелей-очевидцев ДТП предлагается создание системы СМС-оповещения населения в системе МВД России (следователь, собрав необходимую

информацию, формирует информационное сообщение, которое передается в дежурную часть ОВД. Дежурный по ОВД отправляет заявку операторам сотовой связи, предоставляющим эту услугу в данном регионе. Оператор формирует базу активных абонентов сети и рассылает СМС-сообщение).

– Задействовать в ходе проведения ОМП максимально необходимое количество АПК для обнаружения, изъятия и фиксации криминалистически значимой информации в цифровой форме.

– В рамках автоматизированной методики расследования обосновывается функция формирования следователем протокола осмотра места происшествия, протоколов других следственных действий, а также создания иных документов (постановления, запросы и т.п.), так как это: 1) упрощает и ускоряет процедуру составления протокола, план-схем, фототаблиц и др., в том числе и в полевых условиях; 2) повышает эффективность поисковой деятельности, а также ускоряет процесс обработки и систематизации получаемой криминалистически значимой информации.

3.2 Организация и тактика следственного эксперимента с использованием информационных технологий в расследовании дорожно-транспортных происшествий

При расследовании преступлений против безопасности дорожного движения установление всех необходимых обстоятельств невозможно без проведения следственного эксперимента, то есть воспроизведения действий, обстановки или других обстоятельств события для проверки, уточнения данных, имеющих значение для дела, а также, в ряде случаев, получения новых доказательств по делу.

Практика расследования дорожно-транспортных происшествий выявила следующую закономерность, которую отмечает и большинство ученых-криминалистов: без уточнения, проверки и получения отдельных данных

(например, о максимальной дистанции видимости с рабочего места водителя) при проведении следственного эксперимента следователь не может назначить автотехническую экспертизу, так как они необходимы для проведения экспертного исследования.²⁵⁵

При расследовании ДТП, как показывает анализ следственной практики, наиболее часто производятся следственные эксперименты для: 1) определения и уточнения на месте ДТП расстояний между его участниками или другими объектами; 2) определение траектории движения (направления, протяженности, формы) ТС или пешехода; 3) определение скорости движения ТС по показаниям потерпевших и (или) свидетелей, находившихся вне салона ТС;²⁵⁶ 4) определение скорости движения пешеходов по показаниям свидетелей и (или) потерпевших; 5) определение времени, за которое ТС или пешеход преодолеют определенное расстояние при определенном темпе движения; 6) определение момента и расстояния возможности зрительного восприятия неподвижного препятствия с учетом различных помех, влияющих на него (общая и конкретная видимость²⁵⁷); 7) определение момента и расстояния возникновения возможности взаимного

²⁵⁵ Корма В.Д. О проблеме производства следственного эксперимента при расследовании дорожно-транспортных происшествий, совершенных в неблагоприятных метеорологических условиях // Российский следователь. – 2013. – № 8. – С. 2-5. Моховая Т.А. Методика расследования преступлений против безопасности дорожного движения в Российской Федерации: вопросы теории и практики: дис. ... канд. юрид. наук. – Краснодар: КубГАУ, 2017. – С. 157-158; Алексеев А.А. Методика расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных в условиях неочевидности: дис. ... канд. юрид. наук. – Саратов, 2001. – С. 133 и др.

²⁵⁶ Имели место ситуации проведения следственного эксперимента по определению скорости ТС, когда свидетель ДТП находился в салоне этого ТС, а также когда водитель ТС утверждал, что двигался с конкретной скоростью, которую определил не по показаниям спидометра, так как не смотрел на него, а исходя из своего водительского опыта (Абрамочкин В.В. Следственный эксперимент при расследовании дорожно-транспортных преступлений: учеб. пособие. – Руза, 2012. – С. 40; Расследование дорожно-транспортных преступлений: учеб. пособие / А.В. Булыжкин [и др.]. – Орел: ОрЮИ МВД России им. В.В. Лукьянова, 2013. – С. 134).

²⁵⁷ Общая видимость – максимальное расстояние от передней части ТС по направлению его движения, на котором с рабочего места водителя различаются элементы дороги (дорожные знаки, линии дорожной разметки, бордюры, тротуары, обочины, разделительные полосы), позволяющие вести ТС по полосе, установленной правилами (определяется при ДТП в ночное время и при неблагоприятных погодных условиях). Конкретная видимость – максимальное расстояние от передней части транспортного средства, на котором с места водителя объект может быть четко опознан по его характерным признакам.

зрительного восприятия ТС на дорогах с наличием преград, ограничивающих видимость (возвышенности, крутые повороты, развилки, густо растущие кусты и деревья, здания или транспортные средства, препятствующие обзору дороги и др.); 8) определение момента и расстояния возможности зрительного восприятия водителем ТС пешехода, пересекающего проезжую часть дороги, в том числе и при наличии преград, ограничивающих видимость (выход пешехода из-за неподвижного или движущегося ТС);

Значительно реже при расследовании ДТП проводился следственный эксперимент для: 1) определения влияния технического состояния узлов и систем ТС на его управляемость (т.е. способности изменять или сохранять заданное водителем направление движения автомобиля в условиях, имевших место при ДТП); 2) определения величины тормозного пути (замедления) ТС в условиях, имевших место при ДТП; 3) определения наличия или отсутствия у водителя определенных профессиональных умений и навыков по вождению автомобилем; 4) определения возможности самопроизвольного (случайного) открытия двери кабины, начала движения ТС при включенном стояночном (ручном) тормозе и др.; 5) определения механизма получения повреждений транспортными средствами путем их сопоставления; 6) определение возможности получения отдельных телесных повреждений путем сопоставления ТС и человека.

Отметим, что в первую очередь необходимость и частота проведения определенного вида следственного эксперимента определяются объективным фактором – обстоятельствами, имевшими место в момент конкретного ДТП, которые необходимо уточнить и проверить. Указанные нами выше виды следственного эксперимента под номерами 4), 5), 6) не были выявлены нами при анализе материалов уголовных дел по ДТП, так как ДТП с наличием таких обстоятельств среди них не было (тем не менее ДТП с необходимостью уточнения и проверки этих обстоятельств имели место²⁵⁸).

²⁵⁸ Акматова А.Т. Следственный эксперимент // Право и государство: теория и практика. – 2023. – № 2 (218). – С. 189-190; Волгин В.В. После ДТП: документирование, контроль трезвости, задержание водителя, изъятие автомобиля, страхование, законы и т.д. М., 2004; Моховая Т.А. Методика расследования преступлений против безопасности дорожного

Причина, по которой в таких видах следственного эксперимента, как указано нами выше под номерами 1), 2), 3), заключается в следующем. При принятии решения о проведении следственного эксперимента следователь должен принимать во внимание: во-первых, тактическое требование – следственный эксперимент проводится в обстановке, максимально сходной с той, в которой происходило событие преступления; во-вторых, такое общее правило производства следственных действий, как недопустимость создания опасности для жизни и здоровья лиц, участвующих в следственном действии. Причем в силу специфики данного следственного действия (воспроизведение действий, обстановки или других обстоятельств события преступления) в ст. 181 УПК РФ прямо указано: «Производство следственного эксперимента допускается, если не создается опасность для здоровья участвующих в нем лиц». Так как в следственных экспериментах, производимых при расследовании ДТП, в подавляющем большинстве случаев воспроизводится движение ТС до, в момент или после ДТП, следователь должен ответственно подойти к вопросу по обеспечения безопасности его участников. Категорически недопустимо проверять опытным путем: а) обстоятельства, связанные с экстренным торможением ТС на высокой скорости для определения технической возможности предотвращения наезда;²⁵⁹ б) обстоятельства, связанные с возможностью маневрирования ТС при его заносе на скользком и мокром дорожном покрытии; в) обстоятельства, связанные с возможностью маневрирования ТС для предотвращения столкновения с другим ТС, находящимся в движении;²⁶⁰ г) обстоятельства, связанные с опрокидыванием ТС; д) обстоятельства, связанные с возможностью причинения материального ущерба и уничтожения имущества²⁶¹.

движения в Российской Федерации: вопросы теории и практики: монография. – Краснодар: КубГАУ, 2017. – С. 157–158.

²⁵⁹ Яблоков Н.П., Самошина З.Г. Расследование преступных нарушений правил дорожного движения // Криминалистика: учебник / Т.С. Волчецкая, В.Я. Колдин, В.В. Крылов [и др.]; отв. ред. Н.П. Яблоков. 3-е изд., перераб. и доп. – М.: Юристъ, 2005. – С. 761.

²⁶⁰ Алексеев А.А. Указ. Соч. – С. 132.

²⁶¹ Агафонов В.В., Филиппов А.Г. Криминалистика. Вопросы и ответы: учеб. пособие. – М., 2000. – С.81; Яблоков Н.П. Криминалистика в вопросах и ответах: учеб. пособие. – М., 2020. – С. 174.

При расследовании ДТП, в ходе которого К., управляя автобусом, при выезде с второстепенной дороги совершил столкновение с мотоциклом, под управлением М., следовавшего по главной дороге и опережавшего попутный транспорт, следователь СО ОМВД России по Кстовскому району Абубякорова М.О. провела следственный эксперимент в целях установления траектории движения водителя мотоцикла М. и скорости его движения перед ДТП.

В качестве участников следственного эксперимента были привлечены гражданин Б., имеющий в собственности мотоцикл, и свидетель этого ДТП Л., имеющая в собственности автомобиль. В ходе опытных действий Л. на своем ТС должна была двигаться по дороге со скоростью около 50 км/ч, а Б., управляя мотоциклом, должен был двигаться в попутном направлении. В обозначенном месте Б. должен был совершить обгон автомобиля Л. с правой стороны полосы движения при скорости 70 км/ч. Было запланировано несколько опытных действий, предполагающих увеличение скорости движения мотоциклиста во время обгона, для того чтобы установить фактическую скорость движения потерпевшего М. перед ДТП.

После завершения первого опытного действия Л. сообщила следователю, что водитель мотоцикла М. совершал обгон с большей скоростью движения, чем водитель мотоцикла Б. в ходе следственного эксперимента. При проведении второго опытного действия водитель мотоцикла М., по указанию следователя, увеличил скорость движения во время обгона, не справился с управлением мотоцикла, произвел его опрокидывание, в результате чего ударился головой о бордюрный камень островка безопасности. От полученных телесных повреждений Б. скончался на месте.²⁶²

При проведении данного следственного эксперимента следователь пренебрег как требованиями по обеспечению безопасности его участников, фактически потребовав их нарушить ПДД (запрещается движение транспортных средств по

²⁶² Приговор Кстовского городского суда Нижегородской области от 17.06.2021 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://xn--90afdbaav0bd1afy6eub5d.xn--p1ai/60613861#decision>

обочинам; водитель должен вести ТС со скоростью, не превышающей установленного ограничения, учитывая при этом дорожные и метеорологические условия, и обеспечивающей водителю возможность постоянного контроля за движением ТС²⁶³), так и тактическим положением о максимальной сходимости условий производства следственного эксперимента с условиями проверяемого события (во время проведения следственного эксперимента шел дождь, дорожное полотно в месте его проведения было мокрым, а исследуемое ДТП произошло в ясную погоду).

Таким образом, при принятии решения о проведении следственного эксперимента при расследовании дорожно-транспортных происшествий следователь должен с особой ответственностью подойти к оценке безопасности его производства. Неверная оценка возможности наступления негативных последствий, ошибки и недочеты, допущенные следователем при подготовке и производстве следственного эксперимента, могут привести к причинению вреда здоровью его участников, а также к уничтожению чужого имущества. Поэтому следственные эксперименты по определению влияния технического состояния узлов и систем ТС на его управляемость и по определению величины тормозного пути ТС в условиях, имевших место при ДТП (особенно если имели место неблагоприятные погодные условия), следователи избегают производить, в том числе, по соображениям их небезопасности. Это относится и к следственному эксперименту по определению наличия или отсутствия у водителя определенных профессиональных умений и навыков вождения, так как осуществлять его следует в условиях, сходных с условиями исследуемого ДТП, следовательно, велика вероятность совершения реального нового ДТП.

Вместе с тем решение следователя не проводить следственный эксперимент в связи с возможностью наступления неблагоприятных последствий бесспорно

²⁶³ п. 9.9 и п 10.1 Постановления Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 19.04.2024) «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_2709/

затрудняет расследование ДТП. Предлагаем следующий подход к решению данной проблемы:

1. На этапе подготовки к проведению следственного эксперимента следует более взвешено просчитывать возможность наступления неблагоприятных последствий. Необходим тщательный анализ всех обстоятельств произошедшего ДТП. Определив его цель, следователь детально определяет характер и содержание опытных действий, а также условия, в которых следственный эксперимент будет произведен. При этом особое внимание должно быть уделено обстоятельствам, которые могут объективно привести к неблагоприятным последствиям. При осуществлении данной интеллектуально-аналитической деятельности следователю целесообразно использовать план-схему места ДТП, результаты фото- и видеосъемки, которая осуществлялась при проведении ОМП, проследовать на место ДТП для ознакомления с объектом и т.д., что позволит более реально оценить возможные риски. Более эффективным было бы использование при этом компьютерного моделирования, так как при этом значительно увеличивается возможность обработки больших объемов данных, следовательно, значительно повышается качество прогноза развития ситуации. Мы уже упоминали о компьютерной программе по моделированию механизма ДТП. Она может также использоваться при подготовке к проведению следственного эксперимента, при планировании его производства и определении степени вероятности возникновения негативных последствий. Используется база данных расследуемого ДТП, сформированная на данный момент времени, которая включает сведения, полученные при проведении ОМП и других следственных действий: вид, модель, количество транспортных средств; предполагаемая скорость их движения; место нахождения транспортных средств, их повреждения; место нахождения участников ДТП с указанием полученных ими телесных повреждений; параметры улично-дорожной сети (характеристика проезжей части, качество дорожного покрытия, горизонтальный и вертикальный профиль дороги); характеристика местности прилегающей к дорожной сети (населенный пункт, лес, степь и др.); иные характеристики (погодные условия, освещение и др.). Таким

образом, следователь получит возможность визуально воспринимать характер и содержание опытных действий предстоящего следственного эксперимента в той обстановке и с теми условиями, которые будут иметь место в момент его проведения.

Данные о ДТП, которые на данный момент не установлены, вносятся в различных вариантах (диапазоне): а) диапазон изменений условий определяется следователем с учетом всех возможных вариантов развития исследуемого события;²⁶⁴ б) изменение параметров возможно и в автоматическом режиме самой программой при обращении ее к общей базе данных, содержащей установленные зависимости между элементами криминалистической характеристики ДТП и другую криминалистически значимую информацию.

Таким образом, с одной стороны, повышается качество подготовки к проведению следственного эксперимента, а с другой – минимизируются совершение следователем просчета при определении возможности наступления негативных последствий.

По результату интеллектуально-аналитической деятельности следователь определяет уровень опасности возможного наступления негативных последствий (угроза жизни и здоровью его участникам, причинение материального ущерба и уничтожение имущества): а) низкий (благоприятные погодные условия; удовлетворительное состояние параметров улично-дорожной сети; при проведении опытных действий не нарушаются правила дорожного движения); б) средний (неблагоприятные погодные условия; неудовлетворительное состояние отдельных параметров улично-дорожной сети; при проведении опытных действий происходит минимальное нарушение правил дорожного движения (например, превышение допустимой скорости на 20 км/ч); в) высокий (неблагоприятные погодные условия; неудовлетворительное состояние большинства параметров улично-дорожной сети; при проведении опытных действий происходит грубое

²⁶⁴ Зеленский В.Д., Влезько Д.А., Грицаев С.И., Куемжиева Е.Г. Проблемы следственной тактики: учеб. пособие. – Краснодар: КубГАУ, 2021. – С. 135.

нарушение правил дорожного движения (например, превышение допустимой скорости более чем на 20 км/ч).

При низком уровне опасности возможного наступления негативных последствий предпринимаются стандартные меры по обеспечению безопасности участников следственного эксперимента: ограничение движения ТС в месте его проведения, расположение участников, понятых на безопасном расстоянии от участка дороги, по которой будут двигаться ТС, и др.).

2. При среднем уровне опасности возможность наступления негативных последствий увеличивается, особенно когда в ходе опытных действий происходит минимальное нарушение правил дорожного движения. При проведении следственного эксперимента допускается замена отдельных предметов, которые применялись в ходе совершения преступления, на манекены, муляжи, макеты для обеспечения безопасности его участников либо если эти предметы были утрачены (их свойства должны быть максимально сходны со свойствами оригинала).²⁶⁵ При производстве следственного эксперимента замена ТС, участвующего в ДТП, также имеет место (основная причина: ТС получило в ДТП повреждения и его эксплуатация невозможна – 62% от общего количества следственных экспериментов). ТС, которым заменяется поврежденное ТС, должно быть аналогично ему (модель, марка и даже цвет²⁶⁶).

В настоящий момент одним из направлений в криминалистической тактике является – дистанционное проведение следственных действий. Так, с 2021 г. производство допроса, очной ставки и опознания возможно в дистанционном режиме путем использования систем видеоконференцсвязи (ст. 189.1 УПК РФ).²⁶⁷

²⁶⁵ Справочная книга криминалиста / отв. ред.: Н.А. Селиванов. – М., 2000. – С. 117; Аверьянова Т.В., Белкин Р.С., Корухов Ю.Г., Россинская Е.Р. Криминалистика: учебник. – М., 2023. – С. 622; Яблоков Н.П. Криминалистика: учебник. – М., 2024. – С. 233; Кольчурин А.Г. Особенности проведения следственного эксперимента при расследовании дорожно-транспортных преступлений // Юрист-Правовед. – 2019. – № 4 (91). – С. 119-122.

²⁶⁶ Расследование нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: учеб. пособие / Л.Ю. Аксенова, И.П. Корякин, А.Р. Сысенко [и др.]; под ред. Я.М. Мазунин. – Омск: Омская академия МВД России, 2017. – С. 104.

²⁶⁷ О внесении изменений в Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации: Федеральный закон от 30.12.2021 № 501-ФЗ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_405493/#dst100017

Считаем, что перечень следственных действий, в которых будут применяться дистанционные технологии, будет расширяться, так как это объективно обусловлено: стремительным развитием информационных технологий и потенциальной возможностью их применения в различных видах деятельности для повышения их эффективности. Так, предлагается использовать дистанционные технологии при проведении следственных действий поисково-познавательного характера (осмотр места происшествия, обыск и др.).²⁶⁸ Т.В. Горбенко указывает на необходимость применения дистанционных технологий при проведении следственных действий, при которых возникают трудности непосредственной поисково-познавательной деятельности, обусловленные обстоятельствами угрозы жизни и здоровью, большой протяженностью территории осмотра, наличием препятствий передвижения по территории осмотра и др.²⁶⁹

Таким образом, при проведении следственного эксперимента, связанного со средним уровнем опасности возможного наступления негативных последствий при расследовании ДТП, весьма действенным будет применение дистанционных технологий: использование при проведении опытных действий транспортных средств, управление движением которых происходит в удаленном (дистанционном) режиме. Мы не предлагаем использовать автономные беспилотные ТС, управляемые искусственным интеллектом, речь идет об автомобилях, дистанционно управляемых людьми-операторами по выделенному радиоканалу. Управление осуществляется оператором, находящимся в пункте управления, по изображению на дисплее, получаемому с видеокамер, установленных на ТС. На данный момент все необходимые компоненты для

²⁶⁸ Горбенко Т.В. Следственные действия поисково-познавательного характера в системе следственных действий: криминалистический аспект // Актуальные проблемы правового регулирования, организации и тактики производства следственных действий: сб. науч. тр. / под ред. М.М. Горшкова, А.Б. Соколова, А.Р. Сысенко. Т. 1. – Омск, 2022. – С. 28-30; Горбенко Т.В. Дистанционный осмотр обширных территорий местности: технико-криминалистические особенности // Ученые записки Крымского федерального университета имени В.И. Вернадского. Юридические науки. – 2024. – Т. 10 (76). – № 1. – С. 273-283.

²⁶⁹ Горбенко Т.В. Дистанционное проведение следственных действий, связанных с обследованием местности: автореф. дис. ...канд. юрид. наук. – Краснодар, 2024. – С. 5

внедрения удаленного управления ТС имеются и прошли тестирование.²⁷⁰ Промышленное применение требует решения следующих задач: а) обеспечение устойчивой непрерывной связи между пунктом управления и беспилотным ТС, особенно при значительных расстояниях между ними; б) обеспечение защиты канала связи от внешнего воздействия (возможности перехвата управления ТС иными лицами). С нашей точки зрения, данные задачи решаемы в сфере деятельности по расследованию преступлений. Парки беспилотных ТС необходимо формировать в системе МВД России на межрегиональном уровне, так как, во-первых, их создание – это значительные финансовые затраты, во-вторых, следственные ситуации, при которых возникает необходимость проведения следственного эксперимента с использованием беспилотного ТС, не относятся к категории часто встречающихся. Мобильный (передвижной) пункт управления²⁷¹ беспилотными ТС позволит обеспечить производство следственных экспериментов с использованием беспилотных ТС в правоохранительных органах нескольких субъектов РФ. Кроме того, применение мобильного пункта управления ТС решает обе обозначенные задачи, так как наличие устойчивой непрерывной связи между пунктом управления и беспилотным ТС будет обеспечено небольшим расстоянием между ними (от нескольких десятков метров до нескольких километров), а защита передаваемой информации от внешнего воздействия – ее шифрованием.

Программа действий следователя при возникновении необходимости проведения следственного эксперимента среднего уровня опасности, в котором

²⁷⁰ Дистанционно управляемые автомобили [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://icl-services.com/company/news/distantcionno-upravlyaemye-avtomobili/>; Цифровизация автотранспорта: как в России будут внедрять беспилотные машины, телематику и навигацию [Электронный ресурс]. – Режим доступа: CNewshttps://www.cnews.ru/articles/2021-02-26_tsifrovizatsiya_avtotransporta_kak; Патент № 2737080 С1 Российская Федерация, МПК G08G 1/16, G08G 1/09, B60W 30/00. Система дистанционного управления транспортным средством и устройство дистанционного управления: № 2020123406: заявл. 15.07.2020: опубл. 24.11.2020 / Х. Урано, С. Отаки, Х. Чон; заявитель ТОЙОТА ДЗИДОСЯ КАБУСИКИ КАЙСЯ.

²⁷¹ В РФ созданы и активно эксплуатируются мобильные (передвижные) пункты управления БПЛА на базе автомобилей Садко Next, Ford Transit и др. для длительной и автономной работы сотрудников МЧС ([Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://aeromotus.ru/product/mobilnyj-punkt-upravleniya-bpla/?ysclid=m3wqdaki28903948829>; <https://ktt52.ru/uav-control-center-based-on-sadko-next>).

будет задействовано транспортное средство (ТС), управляемое которым осуществляется в удаленном (дистанционном) режиме, будет следующая:

1) Следователь устанавливает наличие подходящего ТС (вид, марка) в парке автотранспорта соответствующего подразделения.

2) При наличии ТС следователь связывается с руководителем данного подразделения для согласования организационных вопросов: дата, время и место проведения следственного эксперимента; количество ТС и их модели; определение конкретных специалистов, которые будут участвовать в следственном эксперименте (техническая группа), с назначением руководителя из их числа.

3) Руководитель технической группы связывается со следователем для решения организационно-тактических вопросов: дата, время и место проведения следственного эксперимента (в соответствии с этим определяется дата и время прибытия мобильного пункта управления, ТС, технической группы, а также место их дислокации); следователь предоставляет информацию о цели следственного эксперимента, количестве и расположении участников, количестве, содержании и условиях проведения опытных действий (специалист имеет возможность скорректировать план предстоящего следственного эксперимента, исходя из специфики применения в нем ТС, управляемого в удаленном (дистанционном) режиме).

4) По прибытии технической группы следователь, руководитель технической группы и ее состав: проводят ознакомление с объектом – местом проведения следственного эксперимента: а) техническая группа непосредственно воспринимает обстановку, в которой будет проходить следственный эксперимент; б) следователь устанавливает отсутствие/наличие изменений обстановки, которые могли произойти с момента ДТП до момента производства следственного эксперимента. В случае наличия изменений обстановки определяется, являются ли они существенными и могут ли отрицательно повлиять на ход и результат следственного эксперимента. Если да, решается вопрос о необходимости и возможности проведения криминалистической реконструкции обстановки места

ДТП (воссоздание утраченных элементов материальной обстановки); определяют комплекс мероприятий, обеспечивающих проведение следственного эксперимента: ограничение движения ТС и пешеходов на данном участке улично-дорожной сети; информирование соответствующих должностных лиц о необходимости ограничения движения в установленное время в связи с проведением следственного эксперимента и др.; формируют окончательный план проведения следственного эксперимента, включающий: обстановку, количество участников и их расположение с учетом обеспечения их безопасности; расположение мобильного пункта управления и транспортных средств; количество и содержание опытных действий; способ дистанционного взаимодействия между участниками следственного эксперимента (средства связи); технические средства фиксации хода и результатов следственного действия; проводят проверку готовности и исправности технико-криминалистических средств, которые будут применяться при проведении следственного эксперимента.

5) В день проведения следственного эксперимента следователь обеспечивает прибытие всех его участников в заранее установленное место на участке улично-дорожной сети.

6) Следователь устанавливает личности участников, разъясняет им права и обязанности, цель проведения следственного эксперимента, предупреждает о применении беспилотных транспортных средств и мерах безопасности, которые, в связи с этим должны соблюдать участники.

7) Следователь проводит инструктаж участников и производит их расстановку на участке улично-дорожной сети в определенные им места.

8) Приводят в готовность к использованию беспилотные транспортные средства и технические устройства управления ими, проводят инструктаж специалистов технической группы.

9) Проводятся запланированные опытные действия (с учетом установления отдельных обстоятельств в ходе следственного эксперимента следователь корректирует условия, содержание и количество опытных действий).

10) По окончании следственного эксперимента следователь составляет протокол, ознакомляет с ним всех участников, выясняет наличие у них замечаний к содержанию протокола (дополнение и уточнение протокола оговариваются, вносятся в протокол и удостоверяются подписями всех участников), протокол подписывается следователем и всеми лицами, участвовавшими в следственном эксперименте.

3. При высоком уровне опасности следственного эксперимента, следователи, оценивая риск, в большинстве случаев совершенно обоснованно в первую очередь руководствуются требованием обеспечения безопасности его участников и отказываются от проведения следственного эксперимента. При этом выяснение необходимых обстоятельств осуществляется посредством проведения других следственных действий (проверка показаний на месте, допрос, автотехническая экспертиза и др.), что затруднительно, а в ряде случаев просто невозможно. Кроме того, анализ следственной практики показывает, что определенные трудности возникают при необходимости проведения следственного эксперимента в неблагоприятных погодных условиях, сходных с теми, которые имели место в момент ДТП. Справедливо отмечено, что воссоздание дорожной обстановки в условиях тумана и снегопада является практически невозможным.²⁷²

В настоящее время для подготовки и тренировки водителей ТС используются автомобильные тренажеры, то есть комплекс устройств, моделирующих рабочее место водителя и дорожную обстановку, предназначенных для подготовки и тренировки водителей автомобилей.²⁷³ Следовательно, автомобильный тренажер – это информационная модель системы «водитель – автомобиль – среда». Критериями определения эффективности автомобильного тренажера является система принципов, среди которых мы выделим следующие: а) информационная

²⁷² Криминалистическое моделирование для реконструкции неочевидных обстоятельств при расследовании дорожно-транспортных происшествий: учеб. пособие / С.Н. Путивка [и др.]. – Волгоград, 2006. – С. 104; Шурухов Н.Г. Криминалистика: учеб. для курсантов и слушателей образоват. учреждений МВД России по специальностям 021100 «Юриспруденция» и 023100 «Правоохранит. деятельность». – М., 2003. – С. 345.

²⁷³ Белякова А.В., Савельев Б.В. Анализ информационных моделей тренажеров для обучения водителей транспортных средств (обзор) // Вестник Сибирского государственного автомобильно-дорожного университета. – 2019. – Т. 16. – № 5(69). – С. 558-571.

модель, реализуемая в тренажере, должна обеспечивать близкий к реальному процесс управления автомобилем (максимально имитировать дорожную обстановку, реакцию при воздействии на систему управления автомобиля и др.); б) автомобильный тренажер должен обеспечивать обучаемому обратную связь, то есть возможность восприятия им результатов своих действий по управлению. В соответствии с этими принципами конструируются и модернизируются автомобильные тренажеры. Соответственно, их качество определяется точностью, с которой модель отражает реальные условия движения ТС с учетом воздействия параметров окружающей среды и возможных отказов техники, а также всеми видами информации, получаемой водителем в условиях движения (совокупность сигналов, воспринимаемых сенсорными системами водителя, в результате чего он воспринимает движение ТС и осуществляет управление им).²⁷⁴

Следует отметить, что автомобильные тренажеры многократно использовались при проведении экспериментов для исследования причин дорожно-транспортных происшествий, изучалось поведение водителей в условиях определенных дорожных ситуаций.²⁷⁵ Эксперименты на автомобильном тренажере проводились на основе данных о ДТП, произошедших на автомагистралях, полученных от полиции, то есть моделировалась реальная предаварийная ситуация. Проведение данных исследований показало, что автомобильный тренажер как исследовательский инструмент обладает высокой относительной валидностью (результаты, полученные с его помощью, выявляли те же закономерности, что и вождение в реальных условиях) и высокой абсолютной валидностью (значения, полученные с помощью автомобильного тренажера, в подавляющем большинстве совпадали со значениями, полученными в реальных условиях вождения).²⁷⁶ Таким образом, экспериментальным путем

²⁷⁴ Ильина И.Е., Лянденбургский В.В., Пылайкин С.А. Применение автотренажеров при обучении водителей категории «В»: монография. – Пенза: ПГУАС, 2014. – С. 63.

²⁷⁵ Bobermin, M. A novel approach to set driving simulator experiments based on traffic crash data / M. Bobermin, S. Ferreira // Accident Analysis & Prevention. – 2021. – Vol. 150. – P. 105938.

²⁷⁶ Hussain, Qinaat & Alhajyaseen, Wael & Pirdavani, Ali & Reinolsmann, Nora & Brijs, Kris & Brijs, Tom. (2019). Speed perception and actual speed in a driving simulator and real-world: A

было установлено: а) автомобильные тренажеры позволяют проверить умения и навыки вождения в смоделированной дорожной ситуации, которую невозможно воспроизвести в реальности по причине безопасности; б) автомобильные тренажеры достигли необходимого уровня относительной и абсолютной валидности.²⁷⁷ Причем уменьшение валидности наблюдалось при использовании автомобильных тренажеров среднего уровня, когда созданная информационная модель не в полной мере передавала динамику движения ТС транспортного средства и информацию, получаемую водителем.

Таким образом, наиболее подходящими автомобильными тренажерами, которые могут применяться для проведения следственного эксперимента с высоким уровнем опасности являются те, в которых используются различного вида динамические стенды (устройства, предназначенные для перемещения кабины тренажера в пространстве²⁷⁸), спроектированные на базе кабин транспортных средств. Данный автомобильный тренажер состоит из: 1) кабина транспортного средства, моделирующей рабочее место водителя (основные и дополнительные органы управления автомобилем, активная панель приборов); 2) визуально-акустический модуля (панорамный монитор и акустическая система); 3) аппаратно-программный модуля; 4) динамическая платформы, имитирующей ускорение, торможение транспортного средства, движение по неровному дорожному покрытию, вибрацию двигателя и др.).²⁷⁹

validation study. *Transportation Research Part F Traffic Psychology and Behaviour*. 62. 637-650. 10.1016/j.trf.2019.02.019.

²⁷⁷ Meuleners, Lynn & Fraser, Michelle. (2015). A validation study of driving errors using a driving simulator. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*. 29. 10.1016/j.trf.2014.11.009; Zhang, Siyang & Zhao, Chi & Zhang, Zherui & Lv, Yecheng. (2024). Driving Simulator Validation Studies: A Systematic Review. *Simulation Modelling Practice and Theory*. 138. 103020. 10.1016/j.simpat.2024.103020.

²⁷⁸ ГОСТ 21659-76 Тренажеры авиационные. Термины и определения: государственный стандарт Союза ССР: дата введения 1977-07-01. – Издание официальное. – Москва: Издательство стандартов, 1978. С. 2.

²⁷⁹ Тренажеры легковых автомобилей – Категория «В» | Forward [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://autotrenajer.ru/cost/price-10/>; СпецПрофМат - Учебные материалы, экзаменационные классы и программные продукты [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://specprofmat.ru/products>

Программное обеспечение позволяет моделировать: движение, маневрирование, остановку, разворот транспортного средства; смену времени суток (день, ночь, утро, вечер); смену погодных условий (ясно, облачно, туман, дождь, снегопад); различные состояния дороги (сухая, мокрая, скользкая); различные времена года (лето, зима); разные типы перекрестков (нерегулируемые, кольцевые, регулируемые, регулируемые светофорами с дополнительной секцией); разные типы дорог (односторонние, двусторонние с одной, двумя и тремя полосами в каждом направлении, автомагистраль); километраж дороги (не менее 50 км); количество и тип машин трафика с возможностью настройки его плотности и поведения; возможность физического столкновения с машиной трафика; управление автомобилем на скользкой зимней дороге и др.²⁸⁰

Следовательно, имеется возможность моделирования и имитации на автомобильном тренажере практически неограниченного количества комбинаций условий и обстановки предаварийного этапа дорожно-транспортного происшествия.

Тактическое требование проведения следственного эксперимента в условиях, максимально приближенных к тем, которые имели место в момент ДТП, обеспечивается полнотой и качеством данных, полученных следователем в ходе проведения осмотра места происшествия (ОМП) и других следственных действий, так как именно на этой основе будет осуществлено моделирование обстановки. Поэтому целесообразно при проведении ОМП осуществлять воздушное лазерное сканирование места ДТП и прилегающей к нему обстановки для получения цифровой копии места происшествия, что позволит детально смоделировать все элементы обстановки, размеры объектов, расстояние между ними и т.д. Кроме того, при проведении следственного эксперимента на автомобильном тренажере имеется возможность моделировать степень изношенности систем транспортного средства (ТС), что в реальных условиях

²⁸⁰ Автотренажер на базе кузова легкового автомобиля Ford Focus 2 / Ford Focus 3 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://specprofmat.ru/products/autotrenajer-ford>

производства следственного эксперимента, в случаях необходимости замены ТС на аналогичное по этим характеристикам, является очень трудно выполнимой задачей.

Автомобильные тренажеры на динамической платформе характеризуются параметрами, которые объективно определяют организацию их применения в деятельности по расследованию преступлений. К ним следует отнести: а) громоздкость конструкции и отсутствие мобильности, то есть для их размещения требуются помещения с большой площадью; б) силовые агрегаты тренажеров требуют постоянного периодического технического обслуживания, что определяет необходимость наличия в штате соответствующих специалистов; в) для обеспечения работы визуально-акустического и аппаратно-программного модуля необходим специалист в сфере компьютерных технологий, отвечающий как за их техническое обслуживание, так за компьютерное моделирование обстановки и условий следственного эксперимента, и участвующий в его производстве в качестве специалиста; г) значительные финансовые затраты на формирование парка автомобильных тренажеров (высокая стоимость) и обеспечение их функционирования (значительное потребление электроэнергии). Парки автомобильных тренажеров для проведения следственного эксперимента необходимо формировать в системе МВД России на межрегиональном уровне. Кроме того, необходимо сформировать и обучить две группы специалистов: одну для обслуживания и обеспечения работы силовых агрегатов тренажеров, вторую – для обеспечения работы визуально-акустического и аппаратно-программного модуля тренажера.

Программа действий следователя при возникновении необходимости проведения следственного эксперимента высокого уровня опасности на автомобильном тренажере может быть следующей:

- 1) Следователь устанавливает наличие подходящего автомобильного тренажера (вид, марка) в тренажерном парке соответствующего подразделения.

- 2) При наличии автомобильного тренажера следователь связывается с руководителем данного подразделения для согласования организационных

вопросов: дата, время проведения следственного эксперимента; модель автомобильного тренажера, на котором будет реализован следственный эксперимент; определение конкретных специалистов, которые будут участвовать в следственном эксперименте (техническая группа), с назначением из их числа руководителя.

3) Руководитель технической группы связывается со следователем для решения организационно-тактических вопросов: дата, время проведения следственного эксперимента (определяется ориентировочно в соответствии с временными затратами, необходимыми для создания информационной модели, которая будет применена в ходе следственного эксперимента); следователь представляет информацию о цели следственного эксперимента, количестве участников, содержании, условиях проведения опытных действий, материалы воздушного лазерного сканирования места ДТП и прилегающей к нему обстановки для создания компьютерной модели обстановки и другую информацию, которая необходима для создания максимально сходной с обстоятельствами ДТП модели (если воздушное лазерное сканирование места ДТП и прилегающей к нему обстановки не осуществлялось, решается вопрос о его проведении в ходе повторного осмотра места происшествия с участием специалиста из технической группы).

4) По завершении работы технической группы по подготовке проведения следственного эксперимента на автомобильном тренажере (создание модели, проверка оборудования и др.), ее руководитель информирует следователя о готовности его проведения (определяются дата, время прибытия следователя и других участников следственного эксперимента в соответствующее подразделение).

5) В день проведения следственного эксперимента следователь обеспечивает прибытие всех его участников в соответствующее подразделение.

6) Следователь устанавливает личности участников, разъясняет им права и обязанности, цель проведения следственного эксперимента, предупреждает о применении автомобильного тренажера.

7) Следователь проводит инструктаж участников и производит их расстановку в определенные им места.

8) Приводится в готовность к использованию автомобильный тренажер, проводится инструктаж специалистов технической группы.

9) Ознакомление участника следственного эксперимента, который будет осуществлять действия на автомобильном тренажере, с его кабиной, органами управления, панелью приборов и др. Для его адаптации к совершению опытных действий на автомобильном тренажере осуществляются пробные действия по его управлению.

10) Проводятся запланированные опытные действия (с учетом установления в ходе следственного эксперимента отдельных обстоятельств следователь корректирует условия, содержание и количество опытных действий).

11) По окончании следственного эксперимента следователь составляет протокол, ознакомляет с ним всех участников, выясняет наличие у них замечаний к содержанию протокола (дополнение и уточнение протокола оговариваются, вносятся в протокол и удостоверяются подписями всех участников); протокол подписывается следователем и всеми лицами, участвовавшими в следственном эксперименте.

Подводя итоги изложенному в настоящем параграфе, следует сделать следующие выводы:

Выявлены трудности и недостатки организационного и тактического характера, которые наиболее часто встречаются при подготовке и проведении следственного эксперимента при расследовании ДТП. Определены виды следственного эксперимента, которые не проводятся по причине объективной невозможности обеспечить безопасность его участников (установление обстоятельств, связанных с экстренным торможением транспортного средства на высокой скорости для определения технической возможности предотвращения наезда; с возможностью маневрирования транспортным средством при его заносе на скользком и мокром дорожном покрытии; с возможностью маневрирования транспортным средством для предотвращения столкновения с другим

транспортным средством, находящимся в движении, и др.), а также виды следственного эксперимента, которые следователи избегают проводить, опасаясь возможности наступления неблагоприятных последствий здоровью и жизни его участников в виде (определение наличия или отсутствия у водителя определенных профессиональных умений и навыков по вождению автомобилем и др.). Предложено решение данной проблемы через применение информационных технологий при подготовке к проведению следственного эксперимента и его производстве.

Так при подготовке к проведению следственного эксперимента, применение компьютерного моделирования предстоящих опытных действий позволит сформировать детальный план его производства, а также с максимальной точностью определить его уровень опасности (угроза жизни и здоровью его участников, причинение материального ущерба и уничтожения имущества).

При среднем уровне опасности следственного эксперимента весьма действенным будет применение дистанционных технологий: использование при проведении опытных действий транспортных средств, управление движением которых происходит в удаленном (дистанционном) режиме специалистом-оператором по выделенному радиоканалу. Следственный эксперимент с высоким уровнем опасности следует проводить с применением автомобильного тренажера на динамическом стенде (платформе).

Использование данных информационных технологий при проведении следственного эксперимента при расследовании ДТП предполагает включение в состав его участников лиц, обеспечивающих обслуживание и эксплуатацию указанных технических средств, а также их наличие. Парки беспилотных транспортных средств и автомобильных тренажеров необходимо формировать в системе МВД России на межрегиональном уровне с одновременной подготовкой штата для данных технико-криминалистических подразделений. Участие работников данного подразделения при проведении следственного эксперимента с использованием транспортных средств, управляемых дистанционно, или

применением автомобильного тренажера в процессуальном статусе специалиста обязательно.

Взаимодействие следователя с данными специалистами необходимо начинать на этапе подготовки следственного эксперимента, так как при его планировании следует учитывать специальные знания специалиста-оператора, управляющего техническими средствами, которые будут использоваться при его проведении. Специалисту-оператору для подготовки технических средств для проведения следственного эксперимента также требуется информация, полученная следователем в ходе расследования. Представляется, что предложенные программы действий следователя при проведении следственного эксперимента с использованием транспортных средств, управляемых дистанционно, или применением автомобильного тренажера по его организации и производству обеспечат успешное достижение цели данного следственного действия.

3.3 Использование информационных технологий в производстве судебных экспертиз и других следственных действий в расследовании дорожно-транспортных происшествий

Расследование дорожно-транспортных происшествий невозможно без использования специальных знаний, в том числе при назначении и производстве различных видов судебных экспертиз. Анализ материалов уголовных дел показал, что при расследовании данной категории преступлений судебные экспертизы назначались следователями по всем делам. Судебно-медицинская экспертиза назначалась и производилась в 100% случаев, так как степень вреда, причиненного здоровью в результате ДТП, а также причина смерти позволяют дать точную уголовно-правовую оценку конкретного дорожно-транспортного происшествия.

При расследовании ДТП также назначались и производились следующие судебные экспертизы: автотехническая (47%), трасологическая (24%), в том числе

дактилоскопическая (13%), криминалистическая экспертиза материалов, веществ и изделий: лакокрасочных материалов и покрытий (16%), нефтепродуктов и горюче-смазочных материалов (18%), изделий из стекла и керамики (4%) и др.

Все судебные экспертизы, назначенные при расследовании ДТП, проводились в государственных экспертных учреждениях: Министерства здравоохранения РФ, Министерства внутренних дел РФ, Министерства юстиции РФ.

Судебно-медицинская экспертиза (трупов, вещественных доказательств и объектов биологического и иного происхождения, живых лиц) проводится медицинскими организациями и иными организациями, осуществляющими медицинскую деятельность, имеющими лицензию на осуществление медицинской деятельности по виду работ (услуге) «судебно-медицинская экспертиза».²⁸¹

В экспертных подразделениях МВД РФ при расследовании ДТП могут производиться следующие роды (виды) судебных экспертиз: автотехническая (исследование обстоятельств ДТП, технического состояния деталей и узлов транспортных средств, следов на транспортных средствах и месте ДТП (транспортно-трассологическая диагностика)); экспертиза тканей и выделений человека (исследование ДНК, волос, запаховых следов человека); компьютерная (исследование компьютерной информации); трассологическая (исследование следов обуви, транспортных средств); экспертиза материалов, веществ и изделий (физико-химическая) (исследование волокон и волокнистых материалов, лакокрасочных материалов и лакокрасочных покрытий, металлов и сплавов, нефтепродуктов и горюче-смазочных материалов, стекла и керамики, полимерных материалов и резины); видеотехническая (техническое исследование видеogramм); дактилоскопическая (исследование следов рук).²⁸²

²⁸¹ Об утверждении Порядка проведения судебно-медицинской экспертизы: Приказ Министерства здравоохранения Российской Федерации от 25.09.2023 № 491н [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/1303492389?section=text>

²⁸² Вопросы организации производства судебных экспертиз в экспертно-криминалистических подразделениях органов внутренних дел Российской Федерации: Приказ

Экспертные подразделения Министерства юстиции РФ при расследовании ДТП позволяют производить следующие виды судебных экспертиз: криминалистическая экспертиза видео- и звукозаписей (исследование звуковой среды, условий, средств, материалов и следов звукозаписей; видеоизображений, условий, средств, материалов и следов видеозаписей); криминалистическая экспертиза материалов, веществ и изделий; автотехническая экспертиза (исследование обстоятельств дорожно-транспортного происшествия; технического состояния транспортных средств; следов на транспортных средствах и месте дорожно-транспортного происшествия (транспортно-трассологическая диагностика); технического состояния дороги, дорожных условий на месте дорожно-транспортного происшествия); компьютерно-техническая экспертиза (исследование информационных компьютерных средств); молекулярно-генетическая экспертиза объектов биологического происхождения (исследование тканей и выделений человека методами ДНК-анализа).²⁸³

Таким образом, мы видим, что государственные экспертные учреждения способны в полном объеме произвести исследования, необходимые при расследовании ДТП.

В научных исследованиях, посвящённых назначению и производству судебных экспертиз при расследовании дорожно-транспортных происшествий,

МВД России от 29.06.2005 № 511 (ред. от 27.09.2023) (Зарегистрировано в Минюсте России 23.08.2005 № 6931) (вместе с «Инструкцией по организации производства судебных экспертиз в экспертно-криминалистических подразделениях органов внутренних дел Российской Федерации», «Перечнем родов (видов) судебных экспертиз, производимых в экспертно-криминалистических подразделениях органов внутренних дел Российской Федерации») [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_55315/

²⁸³ Об утверждении Инструкции по организации производства судебных экспертиз в федеральных бюджетных судебно-экспертных учреждениях Министерства юстиции Российской Федерации: Приказ Министерства юстиции РФ от 28 декабря 2023 г. № 404 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://base.garant.ru/408323575/#block_1000; Об утверждении Перечня родов (видов) судебных экспертиз, выполняемых в федеральных бюджетных судебно-экспертных учреждениях Минюста России, и Перечня экспертных специальностей, по которым предоставляется право самостоятельного производства судебных экспертиз в федеральных бюджетных судебно-экспертных учреждениях Минюста России: Приказ Минюста России от 20.04.2023 № 72 (зарегистрирован Минюстом России 24.04.2023, регистрационный № 73133). [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/1301402797?ysclid=m53tvypr6z742854130>

авторы указывают на ряд проблем, возникающих как у следователей, так и у экспертов при осуществлении данной деятельности²⁸⁴. Для выявления, конкретизации, анализа этих проблем и определения способов их решения мы провели анкетирование 93 следователей органов внутренних дел, 41 дознавателя и 26 экспертов. Кроме того, в рамках данной проблемы были проанализированы материалы 192 уголовных дел, содержащих постановления о назначении и производстве судебных экспертиз и экспертные заключения. Проведенный анализ этих данных позволил определить типичные проблемы, возникающие при назначении и производстве судебных экспертиз.

Так, 19% опрошенных следователей указали на трудности, которые у них возникают при определении вида судебной экспертизы в процессе ее назначения. 38% испытывали сложность при формулировке вопросов для экспертного исследования.

При определении вида судебной экспертизы и формулировании вопросов эксперту следователи в основном используют специальную литературу («Справочник следователя», «Настольная книга следователя» и др.) в печатной и электронной форме. Также необходимую информацию получают на интернет-сайтах экспертных учреждений (Федеральное бюджетное учреждение «Российский Федеральный центр судебной экспертизы имени профессора А.Р. Шляхова» при Министерстве юстиции Российской Федерации – <https://minjust-expert77.ru/#expertizy>; Федеральное бюджетное учреждение «Краснодарская лаборатория судебной экспертизы» Министерства юстиции Российской Федерации – <https://minjust-expert23.ru/#expertizy> и др.).

²⁸⁴ Варданиян А.В. Судебная экспертиза в структуре доказательств по уголовным делам: некоторые современные проблемы // Философия права. – 2019. – № 2 (89). – С. 56-60; Кольчурин А.Г. Определение времени реакции водителя при расследовании дорожно-транспортных преступлений // Общество и право. – 2016. – № 4(58). – С. 128-130; Агафонов А.С., Количенко А.А. Электронный носитель информации как источник получения электронных доказательств по уголовным делам, связанным с нарушением правил дорожного движения // Безопасность дорожного движения. – 2023. – № 2. – С. 45–48; Об интеграции 3D-технологий в процесс производства транспортно-трассологических исследований // Безопасность дорожного движения. – 2024. – № 3. – С. 36–40; Васюков В.Ф., Чаплыгина В.Н. Использование данных информационных систем транспортных средств при расследовании преступлений // Безопасность дорожного движения. – 2024. – № 2. – С. 55–60 и др.

Структурное построение информации в указанных источниках аналогично: указан вид (род) судебной экспертизы с максимально возможным перечнем вопросов, которые можно поставить перед экспертом. Данные источники и модель структурирования информации в них хорошо зарекомендовали себя на практике. Вместе с тем по-прежнему имеют место следующие недостатки:

1) излишнее сужение следователями объема вопросов, выбираемых из предложенных, что приводит к неустановлению всех обстоятельств, имеющих значение для уголовного дела. В соответствии с ч. 2 ст. 204 УПК РФ эксперт вправе давать ответы об обстоятельствах, имеющих значение для уголовного дела, даже если вопросы о них не были поставлены следователем. Анализ материалов уголовных дел показал, что в подавляющем большинстве случаев эксперты отвечали только на вопросы, содержащиеся в постановлении следователя (96%). В 34% случаев следователи назначали дополнительную экспертизу, при этом в 78% случаев это было обусловлено объективными причинами: в 31% – установлением объектов, отсутствовавших при первичной экспертизе (запись с видеорегистратора, показания свидетеля и др.); в 28% – установлением новых обстоятельств в ходе расследования, не выявленных на момент первичной экспертизы (например, в ходе следственного эксперимента установлено расстояние, на котором водитель транспортного средства мог увидеть пешехода); в 19% – удовлетворением ходатайства обвиняемого, потерпевшего, гражданского истца или ответчика о назначении и производстве дополнительной экспертизы. В 22% случаев следователи не ставили отдельных вопросов при назначении экспертизы, хотя из материалов дел следовало, что это необходимо сделать, то есть необоснованно ограничивали пределы экспертного исследования, что впоследствии требовало назначения и производства дополнительной экспертизы;

2) необоснованное расширение следователями объема вопросов, выбираемых из предложенных в специальной литературе и иных источниках. В ряде случаев следователи при выборе вопросов из предложенного перечня формально подходили к логическому анализу следственной ситуации по расследуемому

ДТП, сложившейся на момент назначения экспертизы, что приводило к постановке вопросов, необоснованно расширяющих пределы экспертного исследования;

3) эксперты указали, что неточности и ошибки в изложении вопросов, содержащихся в постановлении о назначении экспертизы, допускают 61% следователей. Также было отмечено несоблюдение системности и последовательности следователями при формировании общего списка вопросов. Некорректная формулировка вопросов эксперту в значительном объеме имеет место при назначении автотехнической экспертизы в 43% случаев от общего количества экспертиз, назначаемых при расследовании ДТП. Высокий процент вопросов выходит за пределы предмета этой экспертизы (38%). Так, при расследовании нарушений правил ДТП Ваксельбергом Р.А., повлекших массовое ДТП,²⁸⁵ в постановлении о назначении судебной автотехнической экспертизы были поставлены: три вопроса, не имеющих технического смысла; один вопрос, выходящий за пределы компетенции автотехнической экспертизы (о соответствии (несоответствии) действий водителя автомобиля «ВАЗ 211440» требованиям Правил дорожного движения Российской Федерации и о причинной связи между несоответствием его действий и фактом дорожно-транспортного происшествия); шесть вопросов, ответить на которые не представилось возможным по причине отсутствия необходимой для этого информации (например, установить либо опровергнуть тот факт, что автомобиль «NISSAN CUBE» к моменту первоначального контакта с ним автомобиля «ВАЗ 211440» располагался под углом к продольной оси дороги, в рассматриваемом случае не представляется возможным, поскольку отсутствуют данные, характеризующие фактические направления движения транспортных средств к моменту первоначального контакта).²⁸⁶

²⁸⁵ Уголовное дело № 12101030034000581 по обвинению Ваксельберга Р.А. в совершении преступления, предусмотренного п. «а», «б» ч. 4 ст. 264 УК РФ (следственный отдел Отдела МВД России по Северскому району Краснодарского края).

²⁸⁶ Заключение эксперта от 29 июня 2022 года № 17/2-318э по уголовному делу № 12101030034000581.

Следователи отметили также трудности, которые у них возникают при определении необходимого количества объектов, направляемых на экспертное исследование (36%). Соответственно, в 38% случаев эксперты ходатайствовали о предоставлении следователем дополнительных материалов (объектов), необходимых для проведения исследования и ответа на поставленные перед ними вопросы. Также 14% экспертов ходатайствовали о привлечении к исследованию экспертов, имеющих специальные познания в другой, отличной от их области, области специальных познаний. 32% экспертов отметили, что в представленных на исследование материалах содержались неточные, недостаточные сведения (в большинстве случаев речь идет об экспертах-автотехниках).

Изучение причин наличия в содержании материалов, направляемых на экспертное исследование, искаженных и недостаточных сведений позволило выявить следующее: следователи указали, что в большинстве случаев причиной ошибки и неточности, которые они допустили при выявлении и фиксации следов ДТП и иных обстоятельств, имеющих значение для уголовного дела, произошли под влиянием объективных факторов (прежде всего неблагоприятной обстановки, в которой проводилось следственное действие, в основном ОМП). Среди таких факторов ими были обозначены: а) недостаточность освещения в темное время суток; б) неблагоприятные погодные условия (дождь, снег, туман и др.); в) деятельность специальных служб (медицинской, противопожарной службы МЧС России) по устранению последствий ДТП (в совокупности на данные обстоятельства указали 82% опрошенных следователей); г) нахождение на месте ДТП большого количества следов и объектов осмотра в совокупности с недостаточным количеством современных технических средств, позволяющих оперативно и качественно зафиксировать следовую картину места происшествия, отметили 18% следователей.

В процессе анализа материалов уголовных дел нами было выявлено, что при назначении судебно-автотехнической экспертизы следователи часто предоставляют данные об обстоятельствах, необходимых для исследования, полученные на допросах участников и свидетелей ДТП. При этом часть этих

данных содержала неточные и искаженные сведения, что подтверждается: во-первых, содержанием протоколов следственных действий (дополнительный осмотр места происшествия, проверка показаний на месте, следственный эксперимент), проведенных после допросов указанных лиц и позволивших уточнить полученную от них информацию; во-вторых, содержанием заключений экспертов, из которых следует, что в процессе исследования было выявлено их несоответствие достоверно установленным обстоятельствам.

Полное установление всех обстоятельств ДТП в ходе его расследования невозможно без использования специальных знаний. В данном случае систему взаимодействующих в нем элементов составляют: водитель, автомобиль, дорога, среда. Следовательно, значительный объем обстоятельств позволяет установить производство судебной автотехнической экспертизы.

Судебная автотехническая экспертиза – это род судебной инженерно-транспортной экспертизы, суть которой состоит в экспертном исследовании и установлении механизма ДТП, его обстоятельств, технического состояния транспортного средства и дороги, психофизиологических характеристик его участников и их действий.²⁸⁷ Ее предмет – данные о техническом состоянии транспортного средства, дорожной обстановке на месте ДТП и его механизме, действиях его участников.

Объектом исследования являются транспортное средство, его детали, узлы, агрегаты, системы; водитель и его действия в момент ДТП; материалы уголовного дела (протокол осмотра места происшествия и транспортного средства, освидетельствования, следственного эксперимента и др.).

Судебная автотехническая экспертиза делится на виды (основание – предмет доказывания и содержание специальных познаний):²⁸⁸ 1) Судебная экспертиза обстоятельств ДТП. 2) Судебная экспертиза технического состояния

²⁸⁷ Автотехническая экспертиза [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://minjust-expert77.ru/avtotekhnicheskaya>

²⁸⁸ Назначение и производство судебной автотехнической экспертизы по гражданским делам - ФБУ Калининградская лаборатория судебной экспертизы [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://судэксперт39.пф/informatsiya-dlya-sudov/naznachenie-i-proizvodstvo-sudebnoj-avtotekhnicheskoy-ekspertizy-po-grazhdanskim-delam>

транспортного средства. 3) Судебная экспертиза следов на транспортном средстве и месте ДТП (транспортно-трасологическая диагностика). 4) Судебная экспертиза технического состояния дороги, дорожных условий на месте ДТП. 5) Судебная экспертиза маркировочных обозначений транспортного средства (установление факта, способа их изменения, средств и оборудования, которые при этом использовались, а также выявление первоначальных маркировочных обозначений транспортного средства).²⁸⁹ 6) Инженерно-психофизиологическая экспертиза участников ДТП.²⁹⁰

Объем задач, которые решаются данными видами экспертиз, строго определен и обширен. Следует отметить, что качество и своевременность их решения определяются полнотой и достоверностью информации, содержащейся в материалах уголовного дела, предоставленных следователем в форме объектов для проведения исследования. Так, для качественного экспертного исследования при ответе на вопрос: «Имелась ли техническая возможность предотвратить наезд на пешехода путем торможения?» – эксперту необходима информация об определенных обстоятельствах, устанавливаемых следователем в ходе расследования ДТП (около 15 обстоятельств).²⁹¹ При решении более сложных задач перечень исходных данных, необходимых при исследовании, превышает это число и в отдельных случаях может достигать 50.²⁹²

Экспертные подразделения, в целях улучшения организации назначения и производства судебных экспертиз, проводят комплекс мероприятий: в

²⁸⁹ Какие вопросы решаются в рамках судебной автотехнической экспертизы? [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://юао.мск.мвд.рф/правовое-информирование/консультация-юриста/item/11183419/>

²⁹⁰ Методика судебной инженерно-психофизиологической экспертиза участников ДТП находится в стадии разработки и на данный момент не обозначена как вид судебной автотехнической экспертизы в перечне существующих экспертиз в судебно-экспертных учреждениях Минюста России.

²⁹¹ Ярошик О.Д. Вопросы правовой (юридической) оценки причин и обстоятельств ДТП и проблемы защиты его участников // Евразийская адвокатура. – 2020. – № 1 (44). – С. 65–74; Современные возможности судебных экспертиз: метод. пособие для экспертов, следователей и судей / Беляева Л.Д., Бутырин А.Ю., Воронков Ю.М., Вул С.М., и др.; науч. ред.: Корухов Ю.Г. – М.: Триада-Х, 2000. – С. 215.

²⁹² Современные возможности судебных экспертиз: метод. пособие для экспертов, следователей и судей / Беляева Л.Д., Бутырин А.Ю., Воронков Ю.М., Вул С.М., и др.; науч. ред.: Корухов Ю.Г. – М.: Триада-Х, 2000. – С. 218.

специальной литературе проводится максимальная конкретизация перечня обстоятельств (фактических данных), которые по определенному виду ДТП необходимо выявить и обнаружить следователю при проведении следственных действий в рамках производимого расследования и которые должны содержаться в материалах, направляемых на экспертное исследование; с учетом того, что при расследовании ДТП практически все необходимые исследования возможно произвести в государственных экспертных учреждениях, где действуют и используются единые экспертные методики (стандартизация и паспортизация методик), соответствующие требованиям, предъявляемым к ним (научность, законность, безопасность, эффективность, экономичность), минимизируется применение экспертами непроверенных методов, не имеющих научной основы и не обеспечивающих получения достоверных результатов.

Следует отметить проблемные вопросы: 1) отсутствие полной унификации терминов и понятий в теории судебной экспертизы (на межведомственном уровне роды (виды) судебных экспертиз могут иметь разные названия: например, в экспертных учреждениях МВД России – «компьютерная экспертиза», в экспертных учреждениях Минюста России – «компьютерно-техническая экспертиза»²⁹³); 2) стандартизация экспертных методик путем их типизации, последующей унификации и паспортизации осуществляется не в полном объеме (например, методика определения скорости передвижения пешеходов-детей в возрасте от 3 до 17 лет в зависимости от их роста рекомендована ЭКЦ МВД России для использования при производстве экспертиз в пределах своего ведомства;²⁹⁴ в рамках аккредитации судебно-экспертных лабораторий²⁹⁵ «по объективным причинам, связанным с отсутствием должной материальной базы и

²⁹³ Майлис Н.П., Моисеева Т.Ф. Стандартизация судебно-экспертной деятельности – необходимый аспект ее развития // Юридическая наука и практика: Вестник Нижегородской академии МВД России. – 2018. – № 2(42). – С. 219-224.

²⁹⁴ Семенов Ю.Н. Повышение объективности дорожно-транспортной экспертизы происшествий, связанных с наездом автомобиля на пешехода в возрасте от 3 до 17 лет: автореф. дис. ...канд. техн. наук. Иркутск, 2010. С. 4

²⁹⁵ ГОСТ Р 52960-2008 Аккредитация судебно-экспертных лабораторий. Руководство по применению ГОСТ Р ИСО/МЭК 17025 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/1200066654>

необходимых условий, только единичные лаборатории системы МЮ России имеют такую аккредитацию»²⁹⁶).

Систематическая работа по устранению методической разобщенности государственных экспертных учреждений различной ведомственной принадлежности проводится под эгидой Федерального координационно-методического совета по проблемам экспертных исследований²⁹⁷ и Правительственной комиссии по координации судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации,²⁹⁸ но окончательно данная проблема еще не решена.

В рамках производимых исследований в большинстве судебных экспертиз (материалов, веществ и изделий; автотехнической; трасологической и др.) эксперт применяет определенные параметры и коэффициенты, выбираемые им из методической литературы в зависимости от условий и обстоятельств произошедшего события, сведения о которых изложены в постановлении и материалах расследования, направленных на экспертизу. В экспертных подразделениях созданы и продолжают пополняться актуальными данными автоматизированные БД АИПС, которые позволяют эксперту получить необходимые для исследования параметры, коэффициенты, формулы и другую необходимую информацию по его запросу в сжатые сроки. Кроме того, в автоматизированное рабочее место (АРМ) эксперта (аппаратно-программный комплекс, объединяющий возможности технических средств и программных продуктов, позволяющий повысить качество экспертного исследования и сократить время, необходимое на его проведение²⁹⁹) активно оснащается компонентом – программным обеспечением для автоматизированного решения

²⁹⁶ Майлис Н.П., Моисеева Т.Ф. Стандартизация судебно-экспертной деятельности – необходимый аспект ее развития // Юридическая наука и практика: Вестник Нижегородской академии МВД России. – 2018. – № 2(42). – С. 219-224.

²⁹⁷ Положение о Федеральном координационно-методическом совете по проблемам экспертных исследований [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.sudexpert.ru/files/FMKMS.pdf>

²⁹⁸ О Правительственной комиссии по координации судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации: постановление Правительства РФ от 8 декабря 2018 г. № 1502 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://base.garant.ru/72124114/#block_1000

²⁹⁹ Современные технологии в экспертной деятельности: учеб. пособие / Н.А. Жукова, И.А. Ярошук, Е.А. Яковенко. – Белгород: ИД «БелГУ» НИУ «БелГУ», 2021. – С. 10.

экспертных задач (проведение расчетов, создание имитационной модели реальной системы и др.). Работа в этом направлении ведется уже несколько десятков лет. При проведении судебной автотехнической экспертизы с начала 80-х годов применяется автоматизированная экспертная методика «Автоэкс».³⁰⁰ В 90-е годы разработан базовый программный модуль «Атэкс», на основе которого возможно продуцировать автоматизированные экспертные системы, наполняя их конкретными экспертными методиками определенного вида судебной экспертизы.³⁰¹

На данный момент по отдельным видам судебных экспертиз (автотехнической, трасологической и др.) в АРМ эксперта добавляется технология имитационного моделирования. Система имитационного моделирования (СИМ) – это комплекс программных средств, позволяющий создать имитационную модель реальной системы и проводить эксперименты на ней для понимания поведения системы либо оценки различных обстоятельств, обеспечивающих функционирование данной системы.³⁰² Эта технология позволяет в ходе исследования проводить имитационные эксперименты и получать дополнительные данные, необходимые для полного решения поставленных задач.

В рамках анализа материалов уголовных дел по дорожно-транспортным происшествиям нами было установлено, что в 43% из них были назначены и произведены повторные экспертизы. При опросе следователей их назначение

³⁰⁰ См.: Автоматизированное производство судебных автотехнических экспертиз с помощью системы «Автоэкс-3» (Метод. письмо) / М-во юстиции СССР, ВНИИ судеб. экспертиз; [Подгот. Г.И. Друшляковым и С.А. Литинским]. – М.: ВНИИСЭ, 1985; Шляхов А.Р. Состояние и перспективы разработок автоматизированного решения задач и создания информационных систем в области судебной экспертизы // Проблемы информационного и математического обеспечения экспертных исследований в целях решения задач судебной экспертизы. – М.: ВНИИСЭ МЮ СССР, 1984. – С. 4–10.

³⁰¹ Криминалистическая экспертиза: возникновение, становление и тенденции развития / Т.В. Аверьянова, Р.С. Белкин, А.Ф. Волынский [и др.]. – М.: Юридический институт МВД России, 1994. С. 213–223.

³⁰² Шеннон Роберт Ю. Имитационное моделирование систем – искусство и наука / пер. с англ. / под ред. Е.К. Масловского. – М.: Мир, 1978. – С. 12–13; Чувилов Д.А. Использование экспертной системы «Анализ ДТП» и системы имитационного моделирования VIRTUAL CRASH 3.0 для решения задач, поставленных перед экспертно-криминалистическим центром // Промышленные АСУ и контроллеры. – 2017. – № 5. – С. 23–34.

обосновывалось следующими обстоятельствами: а) заключение первичной экспертизы было недостаточно полным, не было получено ответов на ряд значимых вопросов (27% от общего количества опрошенных); б) наличие противоречий в выводах эксперта (24%); в) несовместимость выводов заключения эксперта с обстоятельствами, установленными по делу (22%); г) 14% опрошенных указали на возможное наличие недостаточной компетентности эксперта, обосновав свою позицию недостатками полученных экспертных заключений, в которых содержались значительные пробелы в аргументации выводов.

Здесь мы хотим обратить внимание на следующее обстоятельство (на примере производства автотехнической экспертизы): с одной стороны, используемые при проведении экспертизы ИТ должны решить проблемы, которые возникают у эксперта в ходе проведения исследования (упростить процесс проведения расчетов и реконструкцию ДТП в сложных дорожно-транспортных ситуациях за счет его автоматизации), а также минимизировать возможность совершения экспертом гносеологических и деятельностных ошибок, а с другой стороны: во-первых, характеристики ИТ должны соответствовать сложности решаемых экспертом задач; во-вторых, необходимо разработать оптимальную методику объединения экспертной системы и системы имитационного моделирования; в-третьих, исследовать и разработать алгоритмы взаимодействия этих систем.

Решение этого вопроса требует единого, системного и согласованного подхода всех государственных экспертных учреждений различной ведомственной принадлежности, так как требует решения целого комплекса задач, например, обеспечение экспертных учреждений актуальными программными средствами. Например, на данный момент используются следующие программные средства для анализа и экспертизы ДТП: PC-CRASH 10.2 – программа австрийской компанией DSD - Dr. Steffan Datentechnik GmbH – (Linz, Austria), предназначенная

для реконструкции механизма ДТП³⁰³ (в 2012 году программа рекомендована РФЦСЭ при Минюсте России к использованию в судебной автотехнической экспертизе³⁰⁴); CARAT-4 (Computer Assisted Reconstruction of Accidents in Traffic) – программа швейцарской компанией IBV Informatik GmbH, позволяющая выполнять расчеты по анализу и реконструкции ДТП;³⁰⁵ Virtual CRASH 3.0 – программа американской компании VCRASH (позволяет моделировать ДТП, но не производит расчеты и не определяет параметры, необходимые для анализа ДТП)³⁰⁶; Analyser Pro 17 – австрийская программа; AR Pro 11 (Accident Reconstruction Professional) – американская программа.

Все эти программы зарубежного производства, соответственно, экспертные учреждения не получают возможности использования полного объема функциональных инструментов.³⁰⁷ Отечественный производитель был представлен программой «Экспертиза ДТП».³⁰⁸ Она позволяла моделировать дорожно-транспортные ситуации любой сложности с использованием различных видов объектов в 2D (в рассмотренных выше зарубежных программах ДТП моделируется в 3D).

С 2017 года компания «АвтоСофт» перестала распространять программу «Экспертиза ДТП». Компания перевела ее в статус проектов, техническая поддержка по ней не осуществляется, коды активации по ранее выданным

³⁰³ PC-CRASH – Компьютерная программа для анализа и моделирования дорожно-транспортных происшествий | Expertiza-center.ru [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.expertiza-center.ru/node/61>

³⁰⁴ Уникальный программный комплекс PC-CRASH. | Артифекс [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://artifexlipetsk.ru/pokupka-novogo-oboruudovaniya/>

³⁰⁵ Fittanto, D., Ruhl, R., Southcombe, E., Burg, H. et al., "Overview of CARAT-4, a Multi-body Simulation and Collision Modeling Program," SAE Technical Paper 2002-01-1566, 2002, [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://doi.org/10.4271/2002-01-1566>.

³⁰⁶ Virtual CRASH, LLC [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.vcrashusa.com/home>

³⁰⁷ Чувилов Д.А. Модели и алгоритмы реконструкции и экспертизы аварийных событий дорожно-транспортных происшествий на базе логического искусственного интеллекта: монография. – М., 2020. – С. 40–43; Современные технологии в экспертной деятельности: учеб. пособие / Н.А. Жукова, И.А. Ярошук, Е.А. Яковенко. – Белгород: ИД «БелГУ» НИУ «БелГУ», 2021. – С. 33.

³⁰⁸ Система Экспертиза ДТП – Компания «АвтоСофт» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.autosoft.ru/products/expertdtp/>

лицензиям не предоставляются;³⁰⁹ в централизованном порядке следует определить (разработать) оболочку (программную среду, которая может быть приспособлена к решению определенной проблемы путем создания соответствующей базы знаний) экспертных систем. Основное требование к оболочке – ее универсальность, то есть возможность разрабатывать экспертные системы по разным предметным областям, где задача пользователя заключается не в программировании, а в формализации и вводе знаний с использованием предоставленных средой возможностей.³¹⁰

Кроме того, указанные выше программные средства являются закрытыми программными продуктами, не допускающими изменения пользователем алгоритмов расчета. При проведенном анкетировании ряд экспертов указал, что имели место ситуации, когда при исследовании обстоятельств ДТП требовалось применить формулу расчета определенного необходимого параметра, но в программное средство эта формула не была включена производителем программы. Конструкция программ, как мы указали, не позволяет эксперту вносить изменения в алгоритмы расчетов, поэтому расчет производится экспертом вручную вне программы. В результате увеличивается время исследования, а также вероятность совершения ошибки.

Таким образом, актуальной является разработка и внедрение в экспертную практику открытых программных средств (миварный подход), которые позволяют вносить дополнительные формулы расчета в систему, с условием, что они содержатся в соответствующей экспертной методике.

³⁰⁹ Система Экспертиза ДТП – Компания «АвтоСофт» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.autosoft.ru/products/expertdtp/>

³¹⁰ См.: Степина П.А. Разработка методики совершенствования автотехнической экспертизы дорожно-транспортных происшествий: дис. ... канд. технич. наук. – СПб., 2010; Филиппович А.Ю. Интеграция систем ситуационного, имитационного и экспертного моделирования: дис. ... канд. технич. наук. – М., 2004; Чувиков Д.А., Петерсон А.О. Сравнительный анализ инструментальных сред для разработки экспертных систем в различных предметных областях // Промышленные АСУ и контроллеры. – 2016. – № 8. – С. 20–27.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Проведенное исследование позволило сформировать следующие выводы и предложения:

1. Проведено авторское комплексное исследование понятия «информация в расследовании» и видов информационных технологий. Сформулировано авторское определение понятия «информация в расследовании». Это сведения (объективные и субъективные) о механизме совершенного преступления и иных обстоятельствах, имеющих значение для уголовного дела, получаемые следователем (дознавателем), а также представляемые иными участниками расследования (оперативный работник, специалист и др.), получаемые ими в рамках выполнения своих должностных полномочий и (или) по поручению следователя в рамках расследования конкретного преступления, позволяющие следователю образовать структуру расследования и благоприятные условия для ее реализации, выявить и установить все обстоятельства преступления и изобличить лиц, его совершивших, а также удостоверить полученный результат и, следовательно, установить истину по уголовному делу. Предложена классификация ИТ, в основу которой положены составные части (аспекты) деятельности по расследованию преступлений (познавательный, удостоверительный, организационный), а также определены состояние и направления использования ИТ в раскрытии и расследовании преступлений. Разработана классификация информационных технологий в расследовании дорожно-транспортных происшествий, в основу которой положены составные части (аспекты) деятельности по расследованию преступлений (познавательный, удостоверительный, организационный). Определены основные направления использования информационных технологий в расследовании дорожно-транспортных преступлений и систематизированы этапы их использования в расследовании.

2. Разработаны научно-практические рекомендации по совершенствованию использования информационных технологий в расследовании ДТП. Предложена

концепция формирования структуры автоматизированной методики расследования дорожно-транспортных происшествий на базе информационной технологии поддержки принятия решений. В ее основу положено криминалистическое содержание предмета расследования данного вида преступлений, представленное в цифровой форме (типовая компьютерная модель преступления). Данная база содержит информацию, полученную в результате анализа статистических данных организационно-аналитическим управлением Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД РФ и репрезентативной выборки уголовных дел о ДТП. В базу данных предлагается вводить аналитические сведения по ДТП, произошедшим в течение года на всей территории РФ, и данные по региону, в котором находится субъект расследования.

3. Центральной частью автоматизированной методики расследования является база данных «Целеопределение». Она должна включать два блока:

- блок сведений об обстоятельствах, подлежащих установлению и доказыванию при расследовании дорожно-транспортных преступлений (Блок № 1);

- блок, обеспечивающий процесс целеопределения посредством построения следственных версий (Блок № 2). Положенные в его основу типовые версии и система типовых логических следствий после их конкретизации позволят получить систему целей конкретного расследования. Конкретизация происходит в автоматическом режиме: созданный следователем файл с данными проводимого расследования позволит автоматически переносить их в различные блоки автоматизированной методики расследования, что не потребует постоянного введения следователем одной и той же информации.

Система целей расследования дорожно-транспортного преступления будет сформирована в автоматическом режиме. Она закрепляется отдельным файлом с возможностью доступа следователя к его содержанию и осуществления корректировки системы целей с учетом хода проводимого расследования.

4. Выделены типичные следственные ситуации первоначального этапа расследования дорожно-транспортных преступлений во взаимосвязи с типовыми версиями и системами типовых логических следствий, и предложены пути решения следственных ситуаций (алгоритмы действий). Конкретизация типовых логических следствий позволит на выходе получить план расследования с перечнем обстоятельств, подлежащих установлению, и действий, посредством которых они будут устанавливаться. В автоматическом режиме в плане будет сформирована система общевersionных (автоматическая группировка текстов с одинаковым содержанием), versionных (Блок № 2 базы данных «Целеопределение») и внеversionных обстоятельств (Блок № 1 базы данных «Целеопределение»).

5. Разработано проведение на первоначальном этапе расследования дорожно-транспортных происшествий тактических операций: «Сбор информации об обстоятельствах дорожно-транспортного преступления», «Преследование преступника по горячим следам» и (или) «Розыск и задержание подозреваемого». Центральное место в них занимает осмотр места происшествия. Криминалистически значимая информация, которую следователь получает в ходе его проведения, является основой их организации, планирования и проведения.

Выявлены типичные недочеты, недоработки, ошибки, которые допускаются при производстве осмотра места ДТП и иных действиях из системы этих тактических операций: значительный промежуток времени между моментом ДТП и началом производства ОМП; проведение ОМП без участия необходимых специалистов; поверхностное исследование обстановки места ДТП, объектов, следов; недостаточно полная фото- и видеофиксация следовой картины места происшествия; непроведение проверки технического состояния ТС, в том числе неснятые данные с его бортового компьютера; невыявление видеокамер, зафиксировавших ДТП, и иной криминалистически значимой информации, относящейся к нему; неиспользование всех возможных средств и методов для установления очевидцев ДТП.

6. Обосновано проведение комплекса мер, позволяющих повысить качество обнаружения, фиксации и изъятия криминалистически значимой информации:

- участие специалиста на этапе подготовки к проведению осмотра места происшествия;

- предложен комплекс рекомендаций по упорядочению обнаружения камер видеофиксации, а также отмечается возможность применения оптических обнаружителей камер (СОКОЛ-М, ОПТИК-2, SEL-122В, ОБЛИК-2 и др.);

- детальному исследованию обстановки места ДТП способствует: а) активное применение цифровых технических средств поиска следов преступления; б) максимальное использование технических средств фото- и видеофиксации; в) проведение фиксации места ДТП с БПЛА на сферическую камеру (камеру кругового обзора) и получение по результатам компьютерной сферической панорамы, а также осуществление воздушного лазерного сканирования места ДТП.

Повсеместное применение беспилотных летательных аппаратов для решения задач расследования предполагает осуществление комплекса мероприятий: подготовку действующих сотрудников экспертно-криминалистических подразделений по овладению соответствующими специальными знаниями; разработку программы подготовки специалистов в специализированных учебных заведениях; обеспечение необходимыми техническими средствами, компьютерным оборудованием и программами и т.д.);

- предложения по использованию БПЛА и до прибытия дежурной СОГ на место происшествия для решения отдельных задач:

- а) наблюдение за событиями, происходящими на месте ДТП и осуществление их видеофиксации (внесение изменений в обстановку места ДТП в связи с оказанием помощи пострадавшим, тушением ТС и т.д., а также его участниками с целью противодействия расследованию);

- б) получение информации о ТС и (или) его водителе, скрывшихся с места ДТП, а также направление их движения;

- в) выявление свидетелей-очевидцев произошедшего ДТП.

- предложения по розыску скрывшегося с места ДТП водителя, выявлению свидетелей-очевидцев ДТП и созданию системы СМС-оповещения населения в системе МВД России;

- рекомендации по использованию в ходе проведения ОМП максимального необходимого количества аппаратно-программных комплексов для обнаружения, изъятия и фиксации криминалистически значимой информации в цифровой форме;

- предложения по формированию следователем протокола осмотра места происшествия, протоколов других следственных действий, а также созданию иных документов (постановления, запросы и т.п.) в рамках автоматизированной методики расследования.

7. Разработана методика использования информационных технологий при проведении следственного эксперимента в расследовании ДТП. Определены виды следственного эксперимента, которые не проводятся по причине объективной невозможности обеспечить безопасность его участников (установление обстоятельств, связанных с экстренным торможением ТС на высокой скорости для определения технической возможности предотвращения наезда; с возможностью маневрирования ТС при его заносе на скользком и мокром дорожном покрытии; с возможностью маневрирования ТС для предотвращения столкновения с другим ТС, находящимся в движении, и др.), а также виды следственного эксперимента, которые следователи избегают производить, опасаясь возможности наступления неблагоприятных последствий для здоровья и жизни его участников в виде (определение наличия или отсутствия у водителя определенных профессиональных умений и навыков по вождению автомобилем и др.). Предложено решение проблемы проведения указанных видов следственного эксперимента путем использования информационных технологий:

- применение компьютерного моделирования предстоящих опытных действий при подготовке к проведению следственного эксперимента;

- применение дистанционных технологий: использование при проведении опытных действий ТС, управление движением которых происходит в удаленном

(дистанционном) режиме специалистом-оператором по выделенному радиоканалу. Следственный эксперимент с высоким уровнем опасности следует проводить с применением автомобильного тренажера на динамическом стенде (платформе);

– использование данных информационных технологий при проведении следственного эксперимента при расследовании ДТП предполагает включение в состав его участников лиц, обеспечивающих обслуживание и эксплуатацию указанных технических средств, а также их наличие. Парки беспилотных ТС и автомобильных тренажеров необходимо формировать в системе МВД России на межрегиональном уровне с одновременной подготовкой штата для данных технико-криминалистических подразделений. Участие работников данного подразделения при проведении следственного эксперимента с использованием ТС, управляемых дистанционно, или применением автомобильного тренажера, в процессуальном статусе специалиста обязательно.

Использование информационных технологий при расследовании ДТП повышает эффективность и качество расследования указанных преступлений, способствует выявлению и исследованию всех элементов преступного события, поддающихся цифровому выражению.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

Законодательные и иные нормативные правовые акты

1. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993; с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020) // СПС «Консультант Плюс». URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_28399/
2. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 г. № 63-ФЗ (ред. от 28.12.2024) (с изм. и доп., вступ. в силу с 08.01.2025) // СПС «Консультант плюс». URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_10699/
3. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации от 18.12.2001 г. № 174-ФЗ (ред. от 28.12.2024) (с изм. и доп., вступ. в силу с 05.02.2025) // СПС «Консультант Плюс». URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_34481/
4. Об оперативно-розыскной деятельности: Федеральный закон от 12.08.1995 г. № 144-ФЗ // СПС «Консультант Плюс». URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_7519/
5. Об информации, информационных технологиях и о защите информации: Федеральный закон от 27.07.2006 № 149-ФЗ (ред. от 23.11.2024) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2025) // СПС «Консультант Плюс». URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_61798/c5051782233acca771e9adb35b47d3fb82c9ff1c/
6. О безопасности дорожного движения: Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 08.08.2024) (с изм. и доп., вступ. в силу с 05.02.2025) // СПС «Консультант Плюс». URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_8585/2154abcb9e24bd897e871e2f7c5024e34f3347a5/

7. О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации: Федеральный закон от 31.05.2001 № 73-ФЗ // СПС «Консультант Плюс». URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_31871/

8. О внесении изменений в Федеральный закон «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и статью 3 Федерального закона «О Государственной компании «Российские автомобильные дороги» и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»: Федеральный закон от 29.05.2023 № 197-ФЗ // СПС «КонсультантПлюс». URL:

https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_448075/

9. О федеральной целевой программе «Национальная технологическая база» на 2007-2011 годы (с изменениями и дополнениями): Постановление Правительства РФ от 29 января 2007 г. № 54 // СПС «Гарант». URL: <https://base.garant.ru/190626/>

10. О Правилах дорожного движения (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения»): Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 06.12.2024) // СПС «КонсультантПлюс». URL:

https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_2709/

а. Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий, об изменении и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации: Постановление Правительства РФ от 19 сентября 2020 г. № 1502 // СПС «Гарант». URL: https://base.garant.ru/74680240/#block_1000

11. О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации и отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации: Постановление Правительства РФ от 06.10.2022 № 1769 //

СПС

«КонсультантПлюс».

URL:

https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_428386/

12. О Правительственной комиссии по координации судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации: Постановление Правительства РФ от 8 декабря 2018 г. № 1502 // СПС «Гарант». URL: https://base.garant.ru/72124114/#block_1000

13. ГОСТ Р 52960-2008 Аккредитация судебно-экспертных лабораторий. Руководство по применению ГОСТ Р ИСО/МЭК 17025 // СПС «Кодекс». URL: <https://docs.cntd.ru/document/1200066654>

14. ГОСТ 21659-76 Тренажеры авиационные. Термины и определения: государственный стандарт Союза ССР: дата введения 1977-07-01. – Издание официальное. – Москва: Издательство стандартов, 1978.

15. О Концепции построения и развития аппаратно-программного комплекса «Безопасный город»: Распоряжение Правительства РФ от 3 декабря 2014 г. № 2446-р // СПС «Гарант». URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/70717448/>

16. Об утверждении перечня спиртосодержащих лекарственных препаратов, на деятельность по производству, изготовлению и (или) обороту которых не распространяется действие Федерального закона «О государственном регулировании производства и оборота этилового спирта, алкогольной и спиртосодержащей продукции и об ограничении потребления (распития) алкогольной продукции»: Распоряжение Правительства РФ от 30.01.2020 № 151-р // СПС «Консультант Плюс». URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_344458/bffbf08beab8b548eaaaf0b5818295b0c892265/

17. Об утверждении Инструкции по организации информационного обеспечения сотрудничества по линии Интерпола: Приказ МВД РФ № 786, Минюста РФ № 310, ФСБ РФ № 470, ФСО РФ № 454, ФСКН РФ № 333, ФТС РФ № 971 от 06.10.2006 // // Официальный интернет-сайт МВД России URL: <https://mvd.consultant.ru/documents/4375>

18. Об организации использования экспертно-криминалистических учетов органов внутренних дел Российской Федерации (с изменениями на 11 сентября 2018 года): Приказ МВД РФ от 10 февраля 2006 года № 70 // СПС «Кодекс». URL: <https://docs.cntd.ru/document/901969840>

19. Об утверждении Административного регламента исполнения Министерства внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения: Приказ МВД РФ от 23 августа 2017 г. № 664 // СПС «Гарант». URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/71682148/>

20. Вопросы организации производства судебных экспертиз в экспертно-криминалистических подразделениях органов внутренних дел Российской Федерации: Приказ МВД России от 29.06.2005 № 511 (ред. от 12.11.2024) (Зарегистрировано в Минюсте России 23.08.2005 № 6931) (вместе с «Инструкцией по организации производства судебных экспертиз в экспертно-криминалистических подразделениях органов внутренних дел Российской Федерации», «Перечнем родов (видов) судебных экспертиз, производимых в экспертно-криминалистических подразделениях органов внутренних дел Российской Федерации») // СПС «Консультант Плюс». URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_55315/

21. Соглашение о взаимоотношениях министерств внутренних дел в сфере обмена информацией (Чолпон-Ата, 3 августа 1992 г.) Министерства внутренних дел Республики Армения, Республики Беларусь, Республики Грузия, Республики Казахстан, Республики Кыргызстан, Республики Молдова, Российской Федерации, Республики Таджикистан, Республики Узбекистан, Украины // СПС «Кодекс». URL: <https://docs.cntd.ru/document/1901967>

22. Об утверждении Инструкции по организации производства судебных экспертиз в федеральных бюджетных судебно-экспертных учреждениях Министерства юстиции Российской Федерации: Приказ Министерства юстиции

РФ от 28 декабря 2023 г. № 404 // СПС «Гарант». URL: https://base.garant.ru/408323575/#block_1000

23. Об утверждении Перечня родов (видов) судебных экспертиз, выполняемых в федеральных бюджетных судебно-экспертных учреждениях Минюста России, и Перечня экспертных специальностей, по которым предоставляется право самостоятельного производства судебных экспертиз в федеральных бюджетных судебно-экспертных учреждениях Минюста России: Приказ Минюста России от 20.04.2023 № 72 (зарегистрирован Минюстом России 24.04.2023, регистрационный № 73133). // СПС «Кодекс». URL: <https://docs.cntd.ru/document/1301402797?ysclid=m53tvypr6z742854130>

24. О порядке проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического): Приказ Минздрава России от 18.12.2015 № 933н (ред. от 25.03.2019) (Зарегистрировано в Минюсте России 11.03.2016 № 41390) // СПС «Консультант Плюс». URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_195274/

25. Об утверждении Порядка проведения судебно-медицинской экспертизы: Приказ Министерства здравоохранения Российской Федерации от 25.09.2023 № 491н // СПС «Кодекс». URL: <https://docs.cntd.ru/document/1303492389?section=text>

26. Об издании и применении ОДМ 218.6.015-2015 Рекомендации по учету и анализу дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации (вместе с ОДМ 218.6.015-2015. Отраслевой дорожный методический документ...): Распоряжение Росавтодора от 12.05.2015 № 853-р (ред. от 31.01.2017) // Судебные и нормативные акты РФ. URL: <https://sudact.ru/law/rasporiazhenie-rosavtodora-ot-12052015-n-853-r-ob/>

27. Положение о Федеральном координационно-методическом совете по проблемам экспертных исследований [Электронный ресурс]. URL: <http://www.sudexpert.ru/files/FMKMS.pdf>

Монографии, учебники, учебные пособия, комментарии

28. Абрамочкин В.В. Расследование дорожно-транспортных преступлений: учеб. пособие. – М., 2010.
29. Абрамочкин В.В. Следственный эксперимент при расследовании дорожно-транспортных преступлений: учеб. пособие. – Руза, 2012.
30. Аверьянова Т.В., Белкин Р.С. Криминалистическое обеспечение деятельности криминальной милиции и органов предварительного расследования. – М., 1997.
31. Аверьянова Т.В., Белкин Р.С., Корухов Ю.Г., Россинская Е.Р. Криминалистика: учебник для вузов. – М., 1999.
32. Аверьянова Т.В., Белкин Р.С., Корухов Ю.Г., Россинская Е.Р. Криминалистика: учебник. – М., 2023.
33. Автоматизированное производство судебных автотехнических экспертиз с помощью системы «Автоэкс-3» (Метод. письмо) / М-во юстиции СССР, ВНИИ судеб. экспертиз; [Подгот. Г.И. Друшляковым и С.А. Литинским]. – М.: ВНИИСЭ, 1985.
34. Агафонов В.В., Филиппов А.Г. Криминалистика. Вопросы и ответы: учеб. пособие. – М., 2000.
35. Апульцин В.А., Гонов Ш.Х., Лебедев В.Н., Петрова В.Ю. Информационные технологии управления и организация защиты информации: курс лекций. – М.: Академия управления МВД России, 2021.
36. Арцишевский Г.В. Выдвижение и проверка следственных версий. М., 1978.
37. Баев О.Я. Криминалистическая тактика и уголовно-процессуальный закон. – Воронеж, 1977.
38. Баев О.Я., Гуняев В.А. Методические основы расследования отдельных видов преступлений: учеб. пособие. – М., 1995.

39. Баев О.Я. Расследование преступлений: практическое приложение и методы расследования // Расследование преступлений: вопросы теории и практики. Воронеж, 1997.
40. Бекман И.Н. Компьютеры в информатике: курс лекций [Электронный ресурс]. – Режим доступа: Профессор (narod.ru)
41. Белкин Р.С. Собираение, исследование и оценка доказательств. Сущность и методы. – М., 1966.
42. Белкин Р.С. Очерки криминалистической тактики. Волгоград, 1993.
43. Белкин Р.С. Курс криминалистики в 3 т. – Т. 2. – М., 1997.
44. Белкин Р.С. Курс криминалистики: в 3 т. – Т. 3. – М., 1997.
45. Белкин Р.С. Курс криминалистики: учеб. пособие для вузов. – М., 2001.
46. Белкин Р. С. Криминалистическая энциклопедия. – М.: Мегатрон XXI, 2000.
47. Белкин А.Р. Теория доказывания в уголовном судопроизводстве. М., 2005.
48. Варданын А.В., Никитина Е.В. Расследование преступлений в сфере высоких технологий и компьютерной информации: монография. М., 2007.
49. Васильев А.Н., Яблоков Н.П. Предмет, система и теоретические основы криминалистики. – М., 1984.
50. Вехов В.Б. Основы криминалистического учения об исследовании и использовании компьютерной информации и средств ее обработки: монография. – Волгоград: ВА МВД России, 2008.
51. Вехов В.Б. Компьютерные преступления. Способы совершения и методика расследования. – М., 2009.
52. Вехов В.Б. Использование криминалистических учетов в раскрытии и расследовании преступлений // Повышение квалификации сотрудников правоохранительных органов зарубежных государств в образовательных учреждениях МВД России (из опыта Волгоградской академии МВД России): учеб. пособие / под общ. ред. В. И. Третьякова. – Волгоград: ВА МВД РФ, 2012.

53. Видонов Л. Г. Криминалистические характеристики убийств и системы версий о лицах, совершивших убийства без очевидцев. – Горький, 1978.
54. Возгрин И.А. Научные основы криминалистической методики расследования преступлений. – СПб, 1993. – Ч.4.
55. Волгин В.В. После ДТП: документирование, контроль трезвости, задержание водителя, изъятие автомобиля, страхование, законы и т.д. М., 2004.
56. Волчецкая Т.С. Криминалистическая ситуалогия: монография. – М.; Калининград, 1997.
57. Герасимов В.Н. Методика расследования автотранспортных происшествий: учеб. пособие. – М., 1982.
58. Герасимов В.Н. Методика расследования автотранспортных преступлений: учеб. пособие. – М., 1988.
59. Герасимов И.Ф. Криминалистическая характеристика преступлений // Криминалистика: учебник / под ред. И.Ф. Герасимова, Л.Я. Драпкина. – М., 1994.
60. Головицына М.В. Информационные технологии в экономике: учебное пособие. – Москва, Саратов: Интернет Университет Информационных Технологий (ИНТУИТ), Ай Пи Ар Медиа, 2020. URL: <http://www.iprbookshop.ru/89438.html/>
61. Грицаев С.И., Влезько Д.А., Шевель Д.В. Использование психологических знаний в расследовании преступлений: учеб. пособие. – Краснодар: КубГАУ, 2013.
62. Грицаев С.И. Организационные функции следователя: криминалистический аспект: монография. – Краснодар: КубГАУ, 2016.
63. Громов Вл. Методика расследования преступлений. – М., 1929.
64. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2022 год. Информационно-аналитический обзор. – М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2023.
65. Драпкин Л.Я. Основы теории следственных ситуаций. – Свердловск, 1987.

66. Драпкин Л.Я. Следственные ситуации: роль и значение в раскрытии и расследовании преступлений: учеб. пособие / Л.Я. Драпкин, Д.Л. Кокорин, И.Г. Пяткова. – Екатеринбург: Уральский юридический институт МВД России, 2018.
67. Дулов А.В. Тактические операции при расследовании преступлений. – Минск: Изд-во БГУ, 1979.
68. Ермолович В.Ф. Криминалистическая характеристика преступлений: монография. – Минск, 2001.
69. Жиряев А.С. Теория улик (сочинение, написанное для получения степени доктора юридических наук исправляющим должность ординарного профессора в Императорском Дерптском Университете). - Дерпт, типография Г. Лаакманна, 1855. – С. 62-63. URL: <http://mirror2.garant.ru/webclient/navigation.dsp?PHPSESSID=pb8q5mntp85h4pr4gagm1lirs3&number=0&page=26>
70. Завгородний И.К., Зеленский В.Д. Организация первоначального этапа расследования дорожно-транспортных происшествий в условиях большого города: монография. – Краснодар: КубГАУ, 2009.
71. Зеленский В. Д. Основы компьютеризации расследования. – Краснодар, 1999.
72. Зеленский В.Д. Организационные функции субъектов расследования преступлений: монография. – Краснодар: КубГАУ, 2005.
73. Зеленский В.Д. Теоретические вопросы организации расследования преступлений: монография. – Краснодар: КубГАУ, 2011.
74. Зеленский В.Д. Основные положения организации расследования преступлений: учеб. пособие. – Краснодар: КубГАУ, 2012.
75. Зеленский В.Д., Спружевников В.К. Организация первоначального этапа расследования преступлений: монография. – Краснодар: КубГАУ, 2013.
76. Зеленский В.Д. Организация и управление расследованием преступлений: учеб. пособие. – Краснодар: КубГАУ, 2020.
77. Зеленский В.Д., Влезько Д.А., Грицаев С.И., Куемжиева Е.Г. Проблемы следственной тактики: учеб. пособие. – Краснодар: КубГАУ, 2021.

78. Зеленский В.Д. Организации расследования преступлений: основные положения: монография. – М., 2025.
79. Зорин Р.Г. Защита по уголовным делам о дорожно-транспортных происшествиях. – Минск, 2000.
80. Зуев Е.И., Шурухнов Н.Г. Криминалистика: актуальные проблемы. – М., 1988.
81. Зуйков Г.Г. Основные положения организации и методики расследования преступлений: курс лекций. – М.: Акад. МВД СССР, 1971. – Вып. 6.
82. Иванов В.Н. Наука управления автомобилем. – М., 1990.
83. Ильина И.Е., Лянденбургский В.В., Пылайкин С.А. Применение автотренажеров при обучении водителей категории «В»: монография. – Пенза: ПГУАС, 2014.
84. Информатика и математика для юристов: учебное пособие для вузов / В. Н. Калинина, О. Э. Згадай, Е. Р. Росинская [и др.]; под ред. проф. Х.А. Андриашина, проф. С.Я. Казанцева. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, Закон и право, 2017.
85. Исаев А.А. и др. Трасологическое определение механизма наезда транспортного средства на пешехода: методические рекомендации. – М.: ВНИИСЭ, 1990.
86. Исаев Н.И. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: науч.-практ. пособие / под ред. Н.Г. Кадникова. – М., 2011.
87. Ищенко Е.П., Топорков А.А. Криминалистика: учебник / под ред. Е.П. Ищенко. – М., 2003.
88. Ищенко Е.П., Топорков А.А. Криминалистика: учебник / под ред. Е.П. Ищенко. – М., 2006.
89. Ищенко Е.П., Водянова Н.Б. Алгоритмизация следственной деятельности. – М., 2010.
90. Кирсанов З.И. Теоретические основы криминалистики: учеб. пособие. – М., 1998.

91. Коновалова В.Е. Организация и психологические основы деятельности следователя. – Киев, 1973.
92. Колесниченко А.Н. Советская криминалистика. Методика расследования отдельных видов преступлений. – Киев, 1988.
93. Комаров И.М. Криминалистические операции в досудебном производстве: монография. – Барнаул, 2002.
94. Комаров И.М. Основы частной теории криминалистических операций досудебного производства: монография. – М., 2010
95. Комаров И.М. Криминалистические операции досудебного производства в системе методики расследования преступлений: монография. – М., 2012.
96. Комиссаров В.И. Теоретические проблемы следственной тактики / под ред. А.И. Михайлова. – Саратов, 1987.
97. Комплексное техническое и трасологическое исследование поврежденных деталей автомобилей: методическое письмо для экспертов / подгот. текста, примеч. Н.С. Бокариус, подгот. текста, примеч. В.И. Лошманов, гл. ред. Г.Л. Грановский. – М.: ВНИИСЭ, 1983.
98. Комплексный анализ оперативно-служебной деятельности госавтоинспекции Краснодарского края за 12 месяцев 2021 года. – Краснодар, 2022.
99. Корухов Ю.Г., Замиховский М.И. Криминалистическая фотография и видеозапись для экспертов-автотехников: практ. пособ. – М., 2006.
100. Корчагин А.Ю. Основы криминалистического обеспечения судебного разбирательства уголовных дел. – М., 2009.
101. Криминалистика: учебник / Под ред. проф. И.Ф. Крылова. – Ленинград, 1976.
102. Криминалистика: учебник для вузов / отв. ред. Н.П. Яблоков. – М., 1996.
103. Криминалистика: учебник / под ред. А.В. Дулова. – Минск, 1998.
104. Криминалистика: учебник / под ред. А.Г. Филиппова. – М., 2000.

105. Криминалистика: учебник // под ред. д.ю.н., профессора В.Д. Зеленского и д.ю.н., профессора Г.М. Меретукова. – СПб, Издательство «Юридический центр», 2015.
106. Криминалистическая методика расследования отдельных видов преступлений: учеб. пособие в 2-х ч. Ч. 2 / Под ред. А.П. Резвана, М.В. Субботиной. – М.: ИМЦ ГУК МВД России, 2002.
107. Криминалистическое моделирование для реконструкции неочевидных обстоятельств при расследовании дорожно-транспортных происшествий: учеб. пособие / С.Н. Путивка [и др.]. – Волгоград, 2006.
108. Криминалистические проблемы качества расследования преступлений: учеб. пособие / В.Д. Зеленский, С.А. Куемжиева, Б.Я. Гаврилов [и др.]; под ред. В.Д. Зеленского. – Краснодар: КубГАУ, 2020.
109. Криминалистическая тактика: учеб. пособие для академического бакалавриата / под ред. Л.Я. Драпкина. – М., 2015.
110. Криминалистическая экспертиза: возникновение, становление и тенденции развития / Т.В. Аверьянова, Р.С. Белкин, А.Ф. Волынский [и др.]. – М.: Юридический институт МВД России, 1994.
111. Критическая оценка информации: методическое пособие / ГБУК РО «РОУНБ им. Горького», библиографический центр; сост. Е.А. Ауст. – Рязань, 2020.
112. Куемжиева С.А., Зеленский В.Д. Общие положения криминалистической методики: монография. – Краснодар: КубГАУ, 2015.
113. Кукушкин Ю.А. Общие вопросы организации следственной работы. – Волгоград, 1975.
114. Ларин А.М. Расследование по уголовному делу. Планирование. Организация. – М., 1970.
115. Ларин А.М. От следственной версии к истине. – М., 1976.
116. Лузгин И.М. Расследование как процесс познания. – М., 1969.

117. Меретуков Г.М., Швец С.В., Гусев А.В. Производство судебной экспертизы и проблемы судебно-экспертной деятельности: учеб. пособие. – Краснодар: КубГАУ, 2018.

118. Мешков В.М., Маханек А.Б., Тарасова В.И. Дорожно-транспортные преступления: монография. – М., 2014.

119. Мещеряков В.А. Преступления в сфере компьютерной информации: основы теории и практики расследования. – Воронеж: Изд-во Воронеж. гос. ун-та, 2002.

120. Можая И.П., Степанов В.В. Организационные основы деятельности следователя по раскрытию, расследованию и предупреждению преступлений: монография. – М.: Юрлитинформ, 2007.

121. Можая И.П. Основы научной организации деятельности следователя. – М., 2012.

122. Моховая Т.А. Методика расследования преступлений против безопасности дорожного движения в Российской Федерации: вопросы теории и практики: монография. – Краснодар: КубГАУ, 2017.

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

124. Осепчугов Е.В., Вздыхалкин В.Н. Служебное расследование дорожно-транспортных происшествий: методическое руководство. – М., 2005.

125. Проблемы криминалистики: монография / Г.М. Меретуков, В.Д. Зеленский, С.А. Куемжиева, [и др.]. – Краснодар: КубГАУ, 2018.

126. Расследование дорожно-транспортных происшествий / Алексеев Ю.К., Власов В.В., Ворошко Н.В., Завидов Б.Д., и др.; Под общ. ред.: Гаврилова Б.Я., Федоров В.А. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Экзамен, 2003.

127. Расследование дорожно-транспортных преступлений: учеб. пособие / А.В. Булыжкин [и др.]. – Орел: ОрЮИ МВД России им. В.В. Лукьянова, 2013.

128. Расследование нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: учеб. пособие / Л.Ю. Аксенова, И.П. Корякин, А.Р.

Сысенко [и др.]; под ред. Я.М. Мазунин. – Омск: Омская академия МВД России, 2017.

129. Россинская Е.Р., Галяшина Е.И., Зинин А.М. Теория судебной экспертизы (Судебная экспертология): учебник / под ред. Е.Р. Россинской. 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Норма; Инфра-М, 2020.

130. Руденко А.В. Содержательная логика доказывания: монография. – М., 2023.

131. Селиванов Н.А. Советская криминалистика: система понятий. – М., 1982.

132. Селиванов Н.А., Соя-Серко Л.А. Расследование убийств. – М., 1994.

133. Сергеев Л.А. Сущность и значение криминалистической характеристики. Руководство для следователей. – М., 1971.

134. Сергеев Л.А. Планирование расследования: монография / Л.А. Сергеев, Л.А. Соя-Серко, Н.А. Якубович; под общ. ред. Н. И. Сапожникова. – М., 1975.

135. Современные возможности судебных экспертиз: метод. пособие для экспертов, следователей и судей / Беляева Л.Д., Бутырин А.Ю., Воронков Ю.М., Вул С.М., и др.; науч. ред.: Корухов Ю.Г. – М.: Триада-Х, 2000.

136. Современные технологии в экспертной деятельности: учеб. пособие / Н.А. Жукова, И.А. Ярошук, Е.А. Яковенко. – Белгород: ИД «БелГУ» НИУ «БелГУ», 2021.

137. Справочная книга криминалиста / отв. ред.: Н.А. Селиванов. – М., 2000.

138. Степина П.А. Разработка методики совершенствования автотехнической экспертизы дорожно-транспортных происшествий: дис. ... канд. технич. наук. – СПб., 2010.

139. Стешиц, В.К., Ермолович, В.Ф., Гурский, В.П. и др. Возможности судебных экспертиз при расследовании ДТП: учеб. пособие. – Минск, 1994.

140. Туманян А.Г. Аварии на автотранспорте: причины аварий и их устранение. – М., 1936.

141. Хмыров А.А. Косвенные доказательства в уголовных делах: монография. – СПб., 2005.

142. Цифровая криминалистика: учебник для вузов / В.Б. Вехов [и др.]; под редакцией В.Б. Вехова, С.В. Зуева. – М.: Издательство Юрайт, 2021.
143. Чувилов Д.А. Модели и алгоритмы реконструкции и экспертизы аварийных событий дорожно-транспортных происшествий на базе логического искусственного интеллекта: монография. – М., 2020.
144. Шеннон К. Работы по теории информации и кибернетике. – М.: Издательство иностранной литературы, 1963.
145. Шеннон Роберт Ю. Имитационное моделирование систем – искусство и наука / пер. с англ. / под ред. Е.К. Масловского. – М.: Мир, 1978.
146. Шиканов В.И. Теоретические основы тактической операции в расследовании преступлений. – Иркутск, 1983.
147. Шляхов А.Р. Состояние и перспективы разработок автоматизированного решения задач и создания информационных систем в области судебной экспертизы // Проблемы информационного и математического обеспечения экспертных исследований в целях решения задач судебной экспертизы. – М.: ВНИИСЭ МЮ СССР, 1984.
148. Шурухнов Н.Г. Криминалистика: учеб. для курсантов и слушателей образоват. учреждений МВД России по специальностям 021100 «Юриспруденция» и 023100 «Правоохранит. деятельность». – М., 2003.
149. Яблоков Н.П. Криминалистика: учебник для вузов. - М., 1995.
150. Яблоков Н.П., Самошина З.Г. Расследование преступных нарушений правил дорожного движения // Криминалистика: учебник / Т.С. Волчецкая, В.Я. Колдин, В.В. Крылов [и др.]; отв. ред. Н.П. Яблоков. 3-е изд., перераб. и доп. – М.: Юрист, 2005.
151. Яблоков Н.П. Криминалистика в вопросах и ответах: учеб. пособие. – М., 2020.
152. Яблоков Н.П., Головин А.Ю. Криминалистика: природа, система, методологические основы: монография. М., 2022.
153. Яблоков Н.П. Криминалистика: учебник. – М., 2024.

Диссертации и авторефераты диссертаций

154. Агеев Н.В. Организационные средства и методы в методике расследования преступлений: дис. ... канд. юрид. наук. – Краснодар, 2022. URL: <https://kubsau.ru/upload/iblock/c6a/c6a86ecd9a687b2a8b12f4062209f58c.pdf>

155. Алексеев А.А. Методика расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных в условиях неочевидности: дис. ... канд. юрид. наук. – Саратов, 2001.

156. Алехин Е.В. Расследование организации экстремистских сообществ: дис. ... канд. юрид. наук. – Краснодар, 2015.

157. Батрова Т.А. Причинение вреда в экстремальных условиях осуществления профессиональной деятельности на транспорте (уголовно-правовые аспекты): автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – Рязань, 2004.

158. Бахтеев Д.В. Концептуальные основы теории криминалистического мышления и использования систем искусственного интеллекта в расследовании преступлений: дис. ... д-ра юрид. наук. – М., 2022.

159. Беляев М. В. Трасологическая диагностика по делам о дорожно-транспортных происшествиях: дис. ... канд. юрид. наук. – М., 2016.

160. Бондаренко Р.В. Применение информационных технологий при исследовании и использовании следов рук при раскрытии и расследовании преступлений: дис. ...канд. юрид. наук. – М., 2003.

161. Бохан А. П. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: дис. ...канд. юрид. наук. – Ростов н/Д, 2002.

162. Ващенко Б. М. Особенности расследования преступлений в сфере нарушения безопасности междугородних пассажирских автоперевозок: дис. ... канд. юрид. наук. – Ростов н/Д., 2020.

163. Вдовин А.Н. Особенности методики расследования и поддержания государственного обвинения по уголовным делам о преступлениях, связанных с незаконным оборотом оружия и боеприпасов (по материалам приграничных

регионов Сибирского федерального округа): дис. ... канд. юрид. наук. – Новосибирск, 2015.

164. Веселова Ю.А. Протоколирование и дополнительные методы фиксации доказательств в уголовном судопроизводстве: дис. ... канд. юрид. наук. – СПб., 2005.

165. Вехов В.Б. Криминалистическое учение о компьютерной информации и средствах ее обработки: дис. ... д-ра юрид. наук. – М., 2008.

166. Владимиров С.В. Расследование наезда транспортного средства на пешехода: дис. ...канд. юрид. наук. – Владимир, 2011.

167. Горбнко Т.В. Дистанционное проведение следственных действий, связанных с обследованием местности: автореф. дис. ...канд. юрид. наук. – Краснодар, 2024.

168. Добренков А. И. Предупреждение дорожно-транспортных преступлений, совершаемых несовершеннолетними: дис. ... канд. юрид. наук. – М., 2019.

169. Доманов В.Н. Правовые аспекты формирования и реализации позиции адвоката по делам, связанными с дорожно-транспортными происшествиями: дис. ...канд. юрид. наук. – М., 2017.

170. Доманов В.Н. Правовые аспекты формирования и реализации позиции адвоката по делам, связанными с дорожно-транспортными происшествиями: дис. ...канд. юрид. наук. – М., 2017.

171. Драпкин Л.Я. Построение и проверка следственных версий: автореф. дис. ...канд. юрид. наук. – М., 1972.

172. Дудниченко А. Н. Особенности использования специальных знаний при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: дис. ... канд. юрид. наук. – Ростов н/Д., 2019.

173. Дяблова Ю.Л. Информационные технологии моделирования личности неустановленного преступника при расследовании неочевидных преступлений: дис. ... канд.юрид.наук. – Тула, 2008.

174. Зеленский В.Д. Криминалистические проблемы организации расследования преступлений: дис. ...д-ра юрид. наук. – Краснодар, 1991
175. Коленко А.Д. Проблемы расследования дорожно-транспортных преступлений: на материалах Приморского края: автореф. дис. ...канд. юрид. наук. – Владивосток, 2004.
176. Кольчурин А.Г. Особенности расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных в сельской местности: дис. ... канд. юрид. наук. Краснодар, 2004.
177. Колычева А.Н. Фиксация доказательственной информации, хранящейся на ресурсах сети Интернет: дис. ... канд. юрид. наук. – М., 2016.
178. Кононов П.А. Криминалистическое обеспечение расследования преступлений, связанных с нарушением правил безопасности движения автотранспорта (по материалам Республики Беларусь): автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – М., 2023.
179. Кравец Е.Г. Информационно-коммуникационные технологии как элемент технико-криминалистического обеспечения расследования преступлений: дис. ... канд. юрид. наук. – Волгоград, 2016.
180. Кустов А.М. Криминалистическое учение о механизме преступления: дис. ... д-ра юрид. наук. – М., 1997.
181. Латыпова К.С. Особенности методики расследования и поддержания государственного обвинения по уголовным делам о нарушениях правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, связанных с наездами на пешеходов: дис. ... канд. юрид. наук. – Улан-Уде, 2017.
182. Можаяева И.П. Криминалистическое учение об организации расследования преступлений: дис. ...д-ра юрид. наук. – М., 2015.
183. Моховая Т.А. Методика расследования преступлений против безопасности дорожного движения в Российской Федерации: вопросы теории и практики: дис. ... канд. юрид. наук. – Краснодар: КубГАУ, 2017.

184. Натов А.Х. Криминологический анализ и организация предупреждения дорожно-транспортных происшествий, совершаемых водителями индивидуальных автомобилей: автореф. дис. ... канд. пед. наук. – М., 1992.

185. Попов Е. А. Расследование дорожно-транспортных преступлений, совершённых с участием большегрузных автомобилей: дис. ... канд. юрид. наук. – Калининград, 2018.

186. Рудых А.А. Информационно-технологическое обеспечение криминалистической деятельности по расследованию преступлений в сфере информационных технологий: дис. ... канд. юрид. наук. – Ростов н/Д., 2020.

187. Сафонов Г. И. Тактика назначения судебной автотехнической экспертизы и использования её результатов в процессе доказывания: дис. ... канд. юрид. наук. – М., 2017.

188. Семенов Ю.Н. Повышение объективности дорожно-транспортной экспертизы происшествий, связанных с наездом автомобиля на пешехода в возрасте от 3 до 17 лет: автореф. дис. ...канд. техн. наук. Иркутск, 2010.

189. Сергеев Л.А. Расследование и предупреждение хищений при производстве строительных работ: автореф. дисс. ...канд. юрид. наук. – М., 1966.

190. Соловьева О.М. Криминалистическая алгоритмизация следственных действий: автореф. дис. ...канд. юрид. наук. – СПб., 2001.

191. Сыромля Л. Б. Предварительное исследование материальных следов на месте дорожно-транспортного происшествия: дис. ... канд. юрид. наук. – Хабаровск, 2017.

192. Тарасова В. И. Методика расследования дорожно-транспортных преступлений, совершённых лицами, управляющими маршрутными транспортными средствами: дис. ... канд. юрид. наук. – СПб., 2020.

193. Федор А.И. Особенности доказывания при расследовании пожаров и взрывов на объектах нефтегазового комплекса: дис. ... канд. юрид. наук. – М., 2001.

194. Филиппович А.Ю. Интеграция систем ситуационного, имитационного и экспертного моделирования: дис. ... канд. технич. наук. – М., 2004.

195. Шаповалова Г.М. Возможность использования информационных следов в криминалистике: вопросы теории и практики: автореф. канд. юрид. наук. – Владивосток, 2006.

196. Эндерс А.И. Криминалистическое обеспечение установления признаков поджога, скрывающего другие преступления: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – Краснодар, 2023.

197. Яковенко И.Н. Современное состояние и перспективы использования информационных технологий в раскрытии и расследовании преступлений: дис. ... канд. юрид. наук. – М., 2005.

Научные статьи, тезисы, доклады

198. Агафонов А.С., Количенко А.А. Электронный носитель информации как источник получения электронных доказательств по уголовным делам, связанным с нарушением правил дорожного движения // Безопасность дорожного движения. – 2023. – № 2. – С. 45–48.

199. Агеев Н.В. Организация использования информационных технологий в расследовании // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. – 2022. – № 10. – С. 115–118.

200. Арсентьева С.С., Морозов С. А. Использование метода сферической фиксации места происшествия Вестник Челябинского государственного университета. Серия: Право. – 2019. – Т. 4. – № 2. – С. 33-36.

201. Акматова А.Т. Следственный эксперимент // Право и государство: теория и практика. – 2023. – № 2 (218). – С. 189-190.

202. Бартенев Е.А. Применение технических средств в поисковой деятельности следователя // Криминалистика – прошлое, настоящее, будущее: достижения и перспективы развития: материалы международной научно-практической конференции. – М., 2019. - С. 33-35.

203. Бастрыкин А.И. О возможности возвращения в УПК РФ института установления объективной истины [Электронный ресурс]. URL: <https://proza.ru/2017/02/11/494>
204. Бастрыкин А.И. Лекция: «Цифровые технологии современной криминалистики» // Юридическая мысль. – 2020. – № 3 (119). – С. 161-186.
205. Бахтеев Д.В. Ситуационный характер процесса расследования преступлений: проблемные ситуации и подходы к их разрешению // Российский юридический журнал. – 2013. – № 1. – С. 106-112.
206. Бахтеев Д. В. Мобильное приложение «CrimLib.info – Справочник следователя» для устройства на iOS. Свидетельство о регистрации программы для ЭВМ 2021614227, 22.03.2021.
207. Борисов В.В. Об особенностях фиксации информационных следов в практике защиты информации // Известия ЮФО. Технические науки. – 2009. – № 5 (94). – С. 164–168.
208. Бохан А.П., Мясников В.В. Крайняя необходимость или дорожно-транспортное преступление? // Юрист-правовед. – 2016. – № 1 (74). – С. 34–40.
209. Варданян А.В., Андреев А.С. Беспилотные летательные аппараты как сегмент цифровых технологий в преступной и посткриминальной действительности // Всероссийский криминологический журнал. – 2018. – Т. 12. – № 6. – С. 785-794.
210. Варданян А.В. Судебная экспертиза в структуре доказательств по уголовным делам: некоторые современные проблемы // Философия права. – 2019. – № 2 (89). – С. 56-60
211. Васюков В.Ф., Чаплыгина В.Н. Использование данных информационных систем транспортных средств при расследовании преступлений // Безопасность дорожного движения. – 2024. – № 2. – С. 55–60.
212. Вахмянина Н.Б., Иванов Э.А. Возможности использования программ-транскрайберов при производстве следственных действий // Российский следователь. – 2019. – № 2. – С. 6–9.

213. Вахитов А.Р. Использование KPI, технологий OLAP и data-mining при обработке данных // Известия томского политехнического университета. – 2009. – Т. 314. – № 5. – С.175–179.
214. Вехов В.Б. Автоматизированные методики расследования преступлений как новое направление в криминалистической технике // Известия Тульского государственного университета. Экономические и юридические науки. – 2016. – № 3–2. – С. 8–11.
215. Гавло В.К. О следственной ситуации и методике расследования хищений, совершенных с участием должностных лиц // Вопросы криминалистической методологии, тактики и методики расследования. – М., 1973.
216. Гайдин А.И. Использование информационных ресурсов Интернет в расследовании преступлений // Уголовно-процессуальные и криминалистические проблемы борьбы с преступностью: Всерос. науч.-практ. конф. – Воронеж, 2016. – С. 89–92.
217. Головин А.Ю., Баранов М.В. Алгоритмы расследования в структуре частных криминалистических методик: проблемы разработки и практического применения // Российский следователь. – 2013. – № 11. – С. 42–44.
218. Головин А.Ю., Головина Е.В. К вопросу о разработке «Автоматизированных методик расследования преступлений» // Известия Тульского государственного университета. Экономические и юридические науки. – 2016. – № 4-2. – С. 3–8.
219. Головина Е.В. Ситуационная природа ошибок в выборе стратегии и тактики предварительного расследования // Ситуационный подход в юридической науке и правоприменительной деятельности. Калининград: БФУ им. Канта, – 2012. – С. 286–294.
220. Горбенко Т.В. Следственные действия поисково-познавательного характера в системе следственных действий: криминалистический аспект // Актуальные проблемы правового регулирования, организации и тактики производства следственных действий: сб. науч. тр. / под ред. М.М. Горшкова, А.Б. Соколова, А.Р. Сысенко. Т. 1. – Омск, 2022. – С. 28-30.

221. Горбенко Т.В. Дистанционный осмотр обширных территорий местности: технико-криминалистические особенности // Ученые записки Крымского федерального университета имени В.И. Вернадского. Юридические науки. – 2024. – Т. 10 (76). – № 1. – С. 273-283.

222. Горбунов А.А., Галимов А.Ф. Влияние метеорологических факторов на применение и безопасность полета беспилотных летательных аппаратов с бортовым ретранслятором радиосигнала // Вестник Санкт-Петербургского университета государственной противопожарной службы МЧС России. – 2016. – № 2. – С. 7–15.

223. Грибунов О.П., Нарыжный Е.В. Технический и процессуальный регламент использования цифровой фотосъемки при проведении осмотра места происшествия // Известия Тульского государственного университета. Экономические и юридические науки. – 2015. – № 3–2. – С. 62–67.

224. Григорович В.Л. Криминалистическая фотография и криминалистическая голография: сравнительный анализ // Вестник Казанского юридического института МВД России. – 2014. – Т. 1 (15). – С. 100–105.

225. Григорьев В., Корухов Ю. Нужна криминалистика чрезвычайных ситуаций // Законность. – 1993. – № 10. – С. 7–11.

226. Григорьев В.Н., Суходолов А.П., Ованесян С.С., Спасенникова М.Г., Тюньков В.В. Цифровые информационные платформы как предмет нормативно-правового регулирования в сфере уголовного судопроизводства // Всероссийский криминологический журнал. – 2019. – Т. 13. – № 6. – С. 873–883.

227. Грицаев С.И., Помазанов В.В., Заболотная Ю.А. Компьютеризация целеопределения и планирования расследования // Политематический сетевой электронный научный журнал Кубанского государственного аграрного университета [Электронный ресурс]. – Краснодар: КубГАУ, 2015. – № 04(108). URL: <http://ej.kubagro.ru/2015/04/pdf/36.pdf>

228. Грицаев С.И., Помазанов В.В. Автоматизированное рабочее место следователя при производстве расследования: возможности и применение // Российский следователь. – 2019. – №2. – С. 10–14.

229. Белякова А.В., Савельев Б.В. Анализ информационных моделей тренажеров для обучения водителей транспортных средств (обзор) // Вестник Сибирского государственного автомобильно-дорожного университета. – 2019. – Т. 16. – № 5(69). – С. 558-571.

230. Давыдов В.О., Головин А.Ю. Значение виртуальных следов в расследовании преступлений экстремистского характера // Известия Тульского государственного университета. Экономические и юридические науки. – 2016. – № 3-2. – С. 254-259.

231. Доклад Председателя Следственного комитета Российской Федерации Бастрыкина А.И. на Международной научно-практической конференции в Академии Следственного комитета Российской Федерации на тему «Раскрытие и расследование преступлений серийных и прошлых лет // <https://proza.ru/2018/04/02/1456>

232. Долгинов С.Д. Информационно-технологические следы в криминалистике // Материалы Шестого Пермского конгресса ученых-юристов (16-17 октября 2015, Пермь). – М.: Статут, 2016. – С. 383-389.

233. Драпкин Л.Я. Особенности информационного поиска в процессе расследования и тактика следствия // Проблемы повышения эффективности предварительного следствия. Л., 1976. – С. 52–55.

234. Дулов А.В. О разработке тактических операций при расследовании преступлений // 50 лет советской прокуратуры и проблема совершенствования предварительного следствия. – Л., 1972. – С. 23-26.

235. Зеленский В.Д. О понятии научной организации и управления расследования // Правоведение. – 1982. – № 4. – С. 66-71.

236. Зеленский В.Д. Доследственная ситуация в советском уголовном процессе // Следственная ситуация. – М., 1985.

237. Зеленский В.Д. О понятии и содержании организации расследования преступлений // Криминологический журнал Байкальского государственного университета экономики и права. – 2015. – Т. 9, № 4. – С. 734-744.

238. Зубенко Е.В., Гирийчук В.В., Гунькин И.В. Осмотр места дорожно-транспортного происшествия, сопряженного с оставлением потерпевшего в опасности: тактика проведения и перспективы использования инновационных технологий // Криминалистика: вчера, сегодня, завтра: сборник научных трудов. – Вып. 6. – Иркутск, 2015. – С. 94–106.

239. Иванов В.Ю. О теоретических аспектах использования в криминалистике понятия электронно-цифрового следа // Юридические исследования. – 2020. – № 7. – С. 75-80.

240. Ищенко Е.П. Алгоритмизация расследования // Соц. законность. – 1990. – № 3.

241. Ищенко Е.П., Сливинский К.О. Криминалистическая алгоритмизация: теоретические предпосылки // Академический юридический журнал. – 2001. – № 4 (6). – С. 45–51.

242. Ищенко Е.П. У истоков цифровой криминалистики // Вестник университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА). – 2018. – № 3. – С. 15-28.

243. Калюжный А.Н. Некоторые аспекты применения специальной криминалистической техники в раскрытии преступлений Криминалистика в условиях развития информационного общества (59-е ежегодные криминалистические чтения): сборник статей Международной научно-практической конференции. – М.: Академия управления МВД России, 2018. – С. 109–114.

244. Князьков А.С. Тактико-криминалистическое значение данных о личности потерпевшего // Правовые проблемы укрепления российской государственности. – Ч. 58. – Томск, 2013. – С. 145-147.

245. Кольчурин А.Г. Определение времени реакции водителя при расследовании дорожно-транспортных преступлений // Общество и право. – 2016. – № 4 (58). – С. 128-130.

246. Кольчурин А.Г. Особенности проведения следственного эксперимента при расследовании дорожно-транспортных преступлений // Юрист-Правоведъ. – 2019. – № 4 (91). – С. 119-122.

247. Корма В.Д. О проблеме производства следственного эксперимента при расследовании дорожно-транспортных происшествий, совершенных в неблагоприятных метеорологических условиях // Российский следователь. – 2013. – № 8. – С. 2-5.

248. Кубасов И.А. Проблемные вопросы и направления развития единой системы информационно-аналитического обеспечения деятельности МВД России // Охрана, безопасность, связь. – 2020. – № 5-3. – С. 210–217.

249. Кузнецов С.Е. Виды, приемы и методы криминалистической аэросъемки // Криминалистика – прошлое, настоящее, будущее: достижение и перспективы развития: материалы Международной научно-практической конференции (Москва, 17 октября 2019 года) / под общ. ред. А.М. Багмета. – М.: Московская академия Следственного комитета Российской Федерации, 2019. – С. 327–321.

250. Кугуракова В.В., Антонов И.О., Гончаренко Б.В., Чайбар А.А. Цифровое представление в виртуальной реальности места происшествия как инструмент уголовного судопроизводства // Программные системы: теория и приложения. – 2022. – Т. 13. – № 3 (54). – С. 193-223.

251. Куемжиева С.А., Зеленский В.Д. О связи организации расследования и криминалистической методики // Труды Кубанского государственного аграрного университета. – 2015. – № 52. – С. 261-264.

252. Латыпова К.С. Следственные ситуации, возникающие на первоначальном этапе расследования по делам о ДТП // Вестник Бурятского государственного университета. – 2015. – № 2 (2). – С. 256–260.

253. Латыпова К.С., Попова Е.И. Инсценировка ДТП, связанного с наездом на пешехода: постановка проблемы // Закон и право. – 2017. – № 2. – С. 89-91.

254. Майлис Н.П., Моисеева Т.Ф. Стандартизация судебно-экспертной деятельности – необходимый аспект ее развития // Юридическая наука и практика: Вестник Нижегородской академии МВД России. – 2018. – № 2(42). – С. 219-224.

255. Малыхин А.В., Малыхина Е.А. Цифровая фотография как эффективный способ современного технико-криминалистического обеспечения раскрытия, расследования и предупреждения преступлений // Криминалистика: вчера, сегодня, завтра. – 2021. – № 1 (17). – С. 102–108.

256. Меретуков Г.М., Грицаев С.И., Помазанов В.В. Проверка причастности лица к убийству // Вестник Томского государственного университета. 2020. № 453. С. 247–252.

257. Меретуков Г.М., Грицаев С.И., Помазанов В.В. Мобильное устройство для окулирования парами йода следов рук // Эксперт-криминалист. – 2021. – № 3. – С. 38–41.

258. Овсянников В.В. Перспективы использования 3D-сканирования в экспертной практике // Право и государство: теория и практика. – 2020. – № 12(192). – С. 234–236.

259. Олиндер Н.В., Гамбарова Е.А. Проблемные вопросы поиска и восприятия информации о человеке в сети Интернет и ее использовании при расследовании преступлений // Юридический вестник Самарского университета. – 2016. – Т. 2. – № 4. – С. 55–59.

260. Омелин В.Н., Квитко А.В. Информационные технологии в оперативно-розыскной деятельности органов внутренних дел // Научный портал МВД России. – 2011. – № 4 (16). – С. 68–73.

261. Осипенко А.Л. Новое оперативно-розыскное мероприятие «Получение компьютерной информации»: содержание и основы осуществления // Вестник Воронежского института МВД России. – 2016. – № 3. – С. 85–86.

262. Патент № 2737080 С1 Российская Федерация, МПК G08G 1/16, G08G 1/09, B60W 30/00. Система дистанционного управления транспортным средством и устройство дистанционного управления: № 2020123406: заявл. 15.07.2020: опубл. 24.11.2020 / Х. Урано, С. Отаки, Х. Чон; заявитель ТОЙОТА ДЗИДОСЯ КАБУСИКИ КАЙСЯ.

263. Питолин М.В., Мачтаков С.Г. Построение единой системы информационно-аналитического обеспечения деятельности МВД России // Пожарная безопасность: проблемы и перспективы. – 2016. – № 1 (7). – С. 175–177.
264. Понятие и виды криминалистической характеристики преступлений // Криминалистическая характеристика преступлений: сб. науч. трудов. – М., 1996.
265. Поляков В.В., Шебалин А.В. К вопросу об использовании понятия «виртуальные следы» и «электронно-цифровые следы» в криминалистике // Актуальные проблемы борьбы с преступлениями и иными правонарушениями. – 2013. – № 13-1. – С. 123-125.
266. Проценко С.В. Предмет и объект уголовно-правовой охраны в составе транспортного преступления // Российский следователь. - 2010. – № 14. – С. 22–26.
267. Прошин В.М. Выявление обстоятельств, способствовавших совершению преступлений // Вопросы Российского и международного права. – 2017. – Т 7. – № 6А. – С. 101–109.
268. Разумовская Е.А. Оптимизация труда следователя путем использования программного комплекса «Автоматизированное рабочее место следователя» // Вестник криминалистики. – М., 2008. – Вып. 1 (25).
269. Разумовская Е.А., Ялышев С.А. Электронное уголовное дело: преимущества и нерешенные проблемы // Вестник криминалистики. – М., 2008. – Вып. 2 (26).
270. Репин А.В. О необходимости уточнения понятийного аппарата криминалистической фотографии // Сборник материалов криминалистических чтений. – 2020. – №. 17. – С. 65–66.
271. Рогова И.А., Бурцева Е.В. Практика применения UFED – универсального устройства для криминалистического исследования мобильных устройств // Евразийский союз ученых. – 2015. – № 7 (16). – С. 97–100
272. Россинская Е.Р. Использование ЭВМ для оптимизации формы и содержания заключения эксперта // Вопросы теории криминалистики и

экспертно-криминалистические проблемы: сб. трудов ВНИИ МВД СССР. – М., 1990.

273. Россинская Е.Р. Теория информационно-компьютерного обеспечения криминалистической деятельности: концепция, система, основные закономерности // Вестник Восточно-Сибирского института МВД России. – 2019. – 2 (89). – С.193-202.

274. Россинская Е.Р. Теория информационно-компьютерного обеспечения судебно-экспертной деятельности как новая частная теория судебной экспертологии // Вестник Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА). – 2022. – № 2 (90). – С. 27-40.

275. Скобелин С.Ю. Использование цифровых технологий при доказывании преступной деятельности // Российский следователь. – 2019. – № 3. – С. 26–28

276. Степаненко Д.А. Алгоритмизация поисково-познавательной деятельности лица, ведущего расследование: основания, возможности, проблемы // Российский следователь. – 2016. – № 10. – С. 3–7.

277. Степаненко Д.А., Бахтеев Д.В., Евстратова Ю.А. Использование систем искусственного интеллекта в правоохранительной деятельности // Всероссийский криминологический журнал. – 2020. – Т. 14. – № 2. – С. 206–214.

278. Степичев С.С. О системе советской криминалистики // Правоведение. – 1968. – № 4. – С. 59–66.

279. Тараненко Е.П. Объективный мир и первичная информация // Социальные и гуманитарные науки. Отечественная и зарубежная литература. Серия 3: философия. Реферативный журнал. – 2022. – № 2. – С. 7-21.

280. Татаров Л.А. Осмотр места ДТП: типичные ошибки // Теория и практика общественного развития. – 2015. – № 16. – С. 111–113.

281. Технологии XXI века в юриспруденции: материалы Всероссийской научно-практической конференции (Екатеринбург, 24 мая 2019 года) / под ред. Д. В. Бахтеева. – Екатеринбург: Уральский государственный юридический университет, 2019.

282. Феоктистов А. Положение УПК об осмотре. // Законность. – 2012. – № 7. – С. 48–49.
283. Филиппов А.Г. О понятии и содержании криминалистической характеристики преступлений // Вопросы совершенствования методики расследования преступлений: сб. науч. трудов. – Ташкент, 1984.
284. Цилин А.А. Фиксация и оценка хода и результатов осмотра места происшествия // Молодой ученый. – 2020. – № 24 (314). – С. 351–355.
285. Чувиков Д.А., Петерсон А.О. Сравнительный анализ инструментальных сред для разработки экспертных систем в различных предметных областях // Промышленные АСУ и контроллеры. – 2016. – № 8. – С. 20–27.
286. Чувиков Д.А. Использование экспертной системы «Анализ ДТП» и системы имитационного моделирования VIRTUAL CRASH 3.0 для решения задач, поставленных перед экспертно-криминалистическим центром // Промышленные АСУ и контроллеры. – 2017. – № 5. – С. 23-34.
287. Шаталов А.С. Алгоритмизация расследования как важное направление совершенствования частных криминалистических методик // Следователь. – 1999. – № 7. – С. 36-37.
288. Швец С.В. Осмотр места происшествия с использованием подводных дронов // Итоги научно-исследовательской работы за 2021 год: материалы Юбилейной научно-практической конференции, посвященной 100-летию Кубанского ГАУ / Отв. за выпуск А.Г. Кощаев. – Краснодар, 2022. – С. 784-785.
289. Шиканов В.И. Разработка теории тактических операций – важнейшее условие совершенствования методики расследования преступлений // Методика расследования преступлений. Общие положения: Материалы научно-практической конференции (г. Одесса, ноябрь 1976 г.). – М., 1976. – С. 155-159.
290. Шутова А.С. Об интеграции 3D-технологий в процесс производства транспортно-трасологических исследований // Безопасность дорожного движения. – 2024. – № 3. – С. 36 - 40.

291. Эджубов Л. Г. Основные направления использования компьютерных технологий // Автоматизация правоохранительных систем: материалы Международной конференции. – М., 1993.
292. Эйсман А.А. Теоретические вопросы программирования расследования // Вопросы борьбы с преступностью. – Вып. 46. – М., 1987.
293. Ярошик О.Д. Вопросы правовой (юридической) оценки причин и обстоятельств ДТП и проблемы защиты его участников // Евразийская адвокатура. – 2020. – № 1 (44). – С. 65–74.
294. Bobermin, M. A novel approach to set driving simulator experiments based on traffic crash data / M. Bobermin, S. Ferreira // Accident Analysis & Prevention. – 2021. – Vol. 150. – P. 105938.
295. Fittanto, D., Ruhl, R., Southcombe, E., Burg, H. et al., "Overview of CARAT-4, a Multi-body Simulation and Collision Modeling Program," SAE Technical Paper 2002-01-1566, 2002, [Электронный ресурс]. URL: <https://doi.org/10.4271/2002-01-1566>.
296. Hussain, Qinaat & Alhajyaseen, Wael & Pirdavani, Ali & Reinolsmann, Nora & Brijs, Kris & Brijs, Tom. (2019). Speed perception and actual speed in a driving simulator and real-world: A validation study. Transportation Research Part F Traffic Psychology and Behaviour. 62. 637-650. 10.1016/j.trf.2019.02.019.
297. Meuleners, Lynn & Fraser, Michelle. (2015). A validation study of driving errors using a driving simulator. Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour. 29. 10.1016/j.trf.2014.11.009; Zhang, Siyang & Zhao, Chi & Zhang, Zherui & Lv, Yecheng. (2024). Driving Simulator Validation Studies: A Systematic Review. Simulation Modelling Practice and Theory. 138. 103020. 10.1016/j.simpat.2024.103020.

Электронные ресурсы

298. Аварийность с участием электросамокатов в 2024 году выросла на 42,8% [Электронный ресурс]. URL:

<https://www.kommersant.ru/doc/7622769?ysclid=mbdty55yru961848267> (дата обращения 26.02.2025).

299. Автомобильный регистратор данных о событиях / Сайт Государственного учреждения «Научно-практический центр Государственного комитета судебных экспертиз Республики Беларусь» [Электронный ресурс]. URL: <http://sudexpertiza.by/assets/docs/8vist/pre.pdf> (дата обращения 26.02.2025).

300. Автотехническая экспертиза [Электронный ресурс]. URL: <https://minjust-expert77.ru/avtotehnicheskaya> (дата обращения 26.02.2025).

301. Автотренажер на базе кузова легкового автомобиля Ford Focus 2 / Ford Focus 3 [Электронный ресурс]. URL: <http://specproformat.ru/products/autotrenajer-ford> (дата обращения 26.02.2025).

302. АПК «Поток» // Официальный сайт ЗАО «РОССИ». URL: <https://rossi-potok.ru/ru/> (дата обращения 26.02.2025).

303. АПК «Поток» (мобильный) // Официальный сайт ЗАО «Оливера». URL: https://n-olivera.ru/gibdd/index.php?tb=ident_auto&id=2 (дата обращения 26.02.2025).

304. АПК «АвтоУраган ВСМ2» Официальный сайт Компания «Технологии Распознавания». URL: <https://avtouragan.ru/> (дата обращения 26.02.2025).

305. Блокнот для речевого ввода [Электронный ресурс]. URL: <https://speechpad.ru/> (дата обращения 26.02.2025).

306. Большая российская энциклопедия [Электронный ресурс]. URL: <https://bigenc.ru/law/text/2016203> (дата обращения 26.02.2025).

307. Бортовой компьютер автомобиля [Электронный ресурс]. URL: <https://perevozka24.ru/pages/bortovoy-kompyuter-avtomobilya> (дата обращения 26.02.2025).

308. В Абакане вынесен приговор мужчине, инсценировавшему ДТП с целью сокрытия преступления [Электронный ресурс]. URL: <https://krk.sledcom.ru/news/item/1899573> (дата обращения 26.02.2025).

309. В РФ созданы и активно эксплуатируются мобильные (передвижные) пункты управления БПЛА на базе автомобилей Садко Next, Ford Transit и др. для

длительной и автономной работы сотрудников МЧС [Электронный ресурс]. URL: <https://aeromotus.ru/product/mobilnyj-punkt-upravleniya-bpla/?ysclid=m3wqdaki28903948829> (дата обращения 26.02.2025).

310. Дистанционно управляемые автомобили [Электронный ресурс]. URL: <https://icl-services.com/company/news/dstantsionno-upravlyaemye-avtomobili/> (дата обращения 26.02.2025).

311. Дубликатор жёстких дисков «Talon Enhanced» [Электронный ресурс]. URL: <http://www.bnti.ru/des.asp?itm=6508&tbl=01.02.01.02>. (дата обращения 26.02.2025).

312. Какие вопросы решаются в рамках судебной автотехнической экспертизы? [Электронный ресурс]. URL: <https://юао.мск.мвд.рф/правовое-информирование/консультация-юриста/item/11183419/> (дата обращения 26.02.2025).

313. Лучшие 10 программ/конвертеров речи в текст для Windows [2025] [Электронный ресурс]. URL: <https://filmora.wondershare.com.ru/audio/speech-to-text-software-for-windows.html> (дата обращения 26.02.2025).

314. МКО Системы [Электронный ресурс]. URL: <https://mko-systems.ru/> (дата обращения 26.02.2025).

315. Назначение и производство судебной автотехнической экспертизы по гражданским делам - ФБУ Калининградская лаборатория судебной экспертизы [Электронный ресурс]. URL: <https://судэксперт39.пф/informatsiya-dlya-sudov/naznachenie-i-proizvodstvo-sudebnoj-avtotekhnicheskoy-ekspertizy-po-grazhdanskim-delam> (дата обращения 26.02.2025).

316. Новые правила для электросамокатов в 2025 году [Электронный ресурс]. URL: Режим доступа: https://ach-raion.gosuslugi.ru/dlya-zhiteley/novosti-i-reportazhi/novosti_3754.html?ysclid=mbdtz0lg66922456487 (дата обращения 26.02.2025).

317. Программно-аппаратный комплекс PC-3000 Flash | DataForensic [Электронный ресурс]. URL: <https://www.dataforensic.ru/catalog/9/150/> (дата обращения 26.02.2025).

318. Российская энциклопедия по охране труда [Электронный ресурс]. URL: https://labor_protection.academic.ru/658/Информационное_обеспечение (дата обращения 26.02.2025).

319. Система извлечения судебной информации Cellebrite UFED [Электронный ресурс]. URL: <https://www.syssoft.ru/blackbag-technologies/cellebrite-ufed> (дата обращения 26.02.2025).

320. Система для полицейских: что представляет собой ИСОД МВД России. URL: https://www.cnews.ru/articles/2018-03-23_sistema_dlya_politsejskih_cho_predstavlyaet_soboj_isod_mvd_rossii (дата обращения 26.02.2025).

321. Система Экспертиза ДТП – Компания «АвтоСофт» [Электронный ресурс]. URL: <https://www.autosoft.ru/products/expertdtp/> (дата обращения 26.02.2025).

322. Словари и энциклопедии на Академике [Электронный ресурс]. URL: <https://investments.academic.ru/1012> Информация (дата обращения 26.02.2025).

323. Социально-экономический ущерб от дорожно-транспортных происшествий – РОССИЙСКАЯ АКАДЕМИЯ ТРАНСПОРТА [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://rosacademtrans.ru/dtp/> (дата обращения 26.02.2025).

324. СпецПрофМат - Учебные материалы, экзаменационные классы и программные продукты [Электронный ресурс]. URL: <http://specprofmater.ru/products> (дата обращения 26.02.2025).

325. ТАСС: в 17 регионах России ГИБДД используют беспилотники для выявления нарушений [Электронный ресурс]. URL: <https://habr.com/ru/news/573136/> (дата обращения 26.02.2025).

326. Тренажеры легковых автомобилей – Категория «В» | Forward [Электронный ресурс]. URL: <https://autotrenajer.ru/cost/price-10/> (дата обращения 26.02.2025).

327. Толковый словарь Ушакова // Словари и энциклопедии на Академике [Электронный ресурс]. URL: <https://dic.academic.ru/dic.nsf/ushakov/972326> (дата обращения 26.02.2025).

328. ТОП-16 программ для транскрибации аудио и видео в текст [Электронный ресурс]. URL: <http://www.vrsystems.ru/stati/transkraiberi.htm>; <https://otzyvmarketing.ru/articles/top-10-programm-dlya-transkribacii-audio-i-video-v-tekst/> (дата обращения 26.02.2025).

329. Уникальный программный комплекс PC-CRASH. | Артифекс [Электронный ресурс]. URL: <http://artifexlipetsk.ru/pokupka-novogo-oboruudovaniya/> (дата обращения 26.02.2025).

330. Цифровизация автотранспорта: как в России будут внедрять беспилотные машины, телематику и навигацию [Электронный ресурс]. URL: CNewshttps://www.cnews.ru/articles/2021-02-26_tsifrovizatsiya_avtotransporta_kak (дата обращения 26.02.2025).

331. Цифровые Диктофоны – характеристики и термины [Электронный ресурс]. URL: <https://laukar.com/articles/306> (дата обращения 26.02.2025).

332. Цифровые технологии в промышленности и ИТ-отрасли. URL: <https://issek.hse.ru/news/368076191.html> (дата обращения 26.02.2025).

333. Чуранов Е. Интернет в России в 2022 году: самые важные цифры и статистика [Электронный ресурс]. URL: <https://www.web-canape.ru/business/internet-v-rossii-v-2022-godu-samye-vazhnye-cifry-i-statistika/> (дата обращения 26.02.2025).

334. DVR Examiner | DataForensic [Электронный ресурс]. URL: <https://www.dataforensic.ru/catalog/1/97/> (дата обращения 26.02.2025).

335. PC-CRASH – Компьютерная программа для анализа и моделирования дорожно-транспортных происшествий | Expertiza-center.ru [Электронный ресурс]. URL: <https://www.expertiza-center.ru/node/61> (дата обращения 26.02.2025).

336. Tableau TX1 | DataForensic [Электронный ресурс]. URL: <https://www.dataforensic.ru/catalog/3/68/> (дата обращения 26.02.2025).

337. Virtual CRASH, LLC [Электронный ресурс]. URL: <https://www.vcrashusa.com/home> (дата обращения 26.02.2025).

Судебная практика

338. Сборник постановлений Президиума и определений Судебной коллегии по уголовным делам Верховного Суда РСФСР, 1974-1979 гг. / РСФСР. Верховный Суд; отв. ред. А.К. Орлов; сост.: Т.В. Воробьева, З.Г. Андропова. – М.: Юридическая литература, 1981.

339. О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения: Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 № 25 (ред. от 24.06.2024) // СПС «Консультант Плюс». URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_82656/

340. Кассационное определение Судебной коллегии по уголовным делам Верховного Суда Российской Федерации от 23.11.2023 № 66-УДП23-20-К 8 // ЮИС «Легалакт». URL: <https://legalacts.ru/sud/kassatsionnoe-opredelenie-sudebnoi-kollegii-po-ugolovnym-delam-verkhovnogo-suda-rossiiskoi-federatsii-ot-23112023-n-66-udp23-20-k8/>

341. Приговор Кстовского городского суда Нижегородской области от 17.06.2021 г. // СИР «Судебные Решения.рф». URL: <https://xn--90afdbaav0bd1afy6eub5d.xn--p1ai/60613861#decision>

Статистические и архивные материалы

342. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2022 год. Информационно-аналитический обзор. – М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2023.

343. Заключение эксперта от 29 июня 2022 года № 17/2-318э по уголовному делу № 12101030034000581.

344. Комплексный анализ оперативно-служебной деятельности госавтоинспекции Краснодарского края за 12 месяцев 2021 года. – Краснодар, 2022.

345. Комплексный анализ оперативно-служебной деятельности госавтоинспекции Краснодарского края за 12 месяцев 2022 года. – Краснодар, 2023.

346. Состояние преступности в России за январь – ноябрь 2022 года М.: МВД РФ ФКУ «Главный информационно-аналитический центр», 2022.

347. Уголовное дело № 12201030034000305 по обвинению Виноградова А.С. в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 264 УК РФ (следственный отдел Отдела МВД России по Северскому району Краснодарского края).

348. Уголовное дело № 12201030034000001 по обвинению Камышина А.Ю. в совершении преступления, предусмотренного п. «б» ч. 4 ст. 264 УК РФ (следственный отдел Отдела МВД России по Северскому району Краснодарского края).

349. Уголовное дело № 12101030034000581 по обвинению Ваксельберга Р.А. в совершении преступления, предусмотренного п. «а», «б» ч. 4 ст. 264 УК РФ (следственный отдел Отдела МВД России по Северскому району Краснодарского края).

350. Уголовное дело № 12201030034000129 по обвинению Медведева А.А. в совершении преступления, предусмотренного п. «б» ч. 1 ст. 264 УК РФ (следственный отдел Отдела МВД России по Северскому району Краснодарского края).

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение А

Аналитическая справка по результатам изучения мнения 93 следователей и 43 дознавателей Министерства внутренних дел по Краснодарскому краю

№	Вопрос	Ответ	Относительный показатель в процентах
1	Ваша должность?	А) следователь Б) дознаватель	93 43
2	Ваш стаж работы в данной должности?	А) до 1 года Б) от 1 до 5 лет В) свыше 5 лет	31 78 27
3	Ваше образование?	-высшее юридическое	130
4	Оцените Ваш уровень владения компьютерной техникой?	А) высокий Б) средний В) низкий	91 9 -
5	Соответствует ли уровень имеющейся компьютерной техники современной информационной среде и уровню развития компьютерной техники?	А) да Б) нет	93 7
6	Есть ли у Вас возможность доступа к компьютерному оборудованию при проведении следственных действий в полевых условиях?	А) есть Б) нет	78 22
7	Проходили ли Вы обучение работе на компьютере со специализированными программными, информационными ресурсами, используемыми в расследовании?	А) да Б) нет	59 41
8	Оказывается ли Вам методическая помощь по вопросам использования ИТ в расследовании?	А) да Б) нет	97 3
9	Используете ли Вы ИТ в расследовании преступлений?	А) при подготовке к проведению следственного действия для получения необходимой информации Б) при проведении следственного действия для поиска, обнаружения, изъятия и фиксации криминалистически значимой информации В) при взаимодействии со структурными подразделениями правоохранительных органов	46 12 100

		Г) при дистанционном производстве следственных действий Д) организации и планировании расследования Е) при определении направления расследования и последовательности производства следственных действий	3 — —
10	Испытываете ли Вы проблемы при работе на компьютере, использовании ИТ в расследовании?	А) да Б) нет	23 77
11	Необходимы ли Вам какие-либо дополнительные знания об использовании ИТ?	А) нет Б) да	19 81
12	Считаете ли вы, что уровень компетентности использования ИТ в расследовании необходимо постоянно повышать?	А) нет Б) да	22 78
13	Какие трудности Вы испытываете при определении целей расследования?	А) недостаток информации Б) недостаток научно-практических рекомендаций В) отсутствие опыта Г) недостаток времени	64 11 8 53
14	Какие трудности выявили Вы при формировании предмета расследования?	А) недостаток информации Б) сложность в построении следственных версий В) недостаток научно-практических рекомендаций	64 37 11
15	Используете ли Вы в работе развернутый план отдельного расследования?	А) да, использую письменную форму плана Б) да, использую электронную форму плана В) да, использую только в сложных и особо сложных расследованиях Г) нет, не использую	27 26 44 3
16	Используете ли Вы методические научно-практические рекомендации при расследовании преступлений?	А) да, использую Б) нет, не использую В) нет, руководствуюсь только советами коллег	92 3 5
17	Причины неиспользования методических рекомендаций?	А) недостаток времени и объем работы Б) отсутствие необходимых методических рекомендаций В) сложность методических рекомендаций	44 — 9

		Г) нет потребности	3
18	Есть ли необходимость в использовании электронного документооборота в уголовном процессе?	А) да Б) нет	78 22
19	Соответствует ли имеющаяся правовая база современному информационному «оснащению» уголовного процесса?	А) да Б) нет	7 93
20	Считаете ли Вы перспективным (для качества и сроков производства расследования) замену бумажного уголовного дела электронным делом?	А) да Б) нет	75 25
21	Считаете ли Вы, что процедура обнаружения, изъятия, фиксации электронных доказательств (информация, представленная в цифровой форме и хранящаяся на электронном носителе информации) должна регулироваться отдельными нормами в УПК РФ, не ограничиваясь существующим правилом об обязательном присутствии специалиста при проведении следственных действий с таковыми?	А) да Б) нет	53 47
22	Возникали ли у Вас трудности при обнаружении, изъятии, фиксации электронных доказательств в процессе расследования?	– нет – да (указать какие): – процессуальные – организационные (отсутствие специалиста, который способен произвести эти процедуры и т.д.) – технические (отсутствие необходимых технических средств и т.д.)	56 54 19 27
23	Оцените опасность факторов при введении электронного уголовного дела.	А) намеренное искажение информации Б) нарушение конфиденциальности сведений о процессе расследования В) хакерские атаки, возможность несанкционированного доступа Г) утрата (уничтожение) информации из-за системных ошибок или технических неисправностей оборудования	9 31 11 49
24	Используете ли Вы открытые ресурсы сети Интернет для получения справочной	А) нет Б) да (указать какую)	14 86

	информации, сведений о лицах, проходящих по уголовному делу, профессионального самообразования и т.д.?		
25	Ваше мнение о наиболее перспективных направлениях использования ИТ в расследовании (возможно указать несколько направлений).	А) использование ИТ для поиска, обнаружения, изъятия и фиксации криминалистически значимой информации при производстве следственных действий и ее предварительное исследование Б) использование ИТ для поиска, обнаружения, изъятия и фиксации криминалистически значимой информации оперативно-розыскных мероприятий и ее предварительное исследование В) использование ИТ для регистрации и розыска криминалистически значимых объектов Г) использование ИТ для обеспечения ведомственного и межведомственного взаимодействия правоохранительных органов, а также дистанционного производства следственных действий Д) использование ИТ в судебно-экспертной деятельности Е) использование ИТ в организации и планировании расследования, организационно-тактическом обеспечении производства следственных действий и в методике расследования отдельных видов и групп преступлений	47 56 100 100 96 23

Аналитическая справка по результатам изучения мнения 93 следователей, 43 дознавателей Министерства внутренних дел по Краснодарскому краю

№	Вопрос	Ответ	Относительный показатель в процентах
1	Исходя из Вашего, опыта укажите, по какому проценту уголовных дел, связанных с ДТП находившихся в Вашем производстве первоначально для установления обстоятельств происшествия на место, выезжали сотрудники ГИБДД?		100
2	Какие данные на Ваш взгляд имеют наибольшее значение для раскрытия и расследования ДТП?	А) обстановка совершения преступления Б) механизм совершения преступления В) причины ДТП Д) данные о личности виновного Е) данные о личности потерпевшего	83 76 47 33 21
3	Укажите действия, которые проводились при расследовании ДТП?	А) следственный осмотр Б) освидетельствование В) допрос потерпевшего, свидетелей Г) допрос подозреваемого (обвиняемого) Д) очные ставки Е) следственный эксперимент Ж) предъявление для опознания З) проверка показаний на месте И) назначение судебных экспертиз К) проведены оперативно-розыскные мероприятия	100 100 100 100 27 43 17 6 100 24
4	Каковы были результаты осмотра места происшествия?	А) при осмотре была зафиксирована обстановка происшествия и изъяты следы преступления Б) при осмотре была зафиксирована обстановка происшествия следы не были обнаружены, ничего не изъято	100 –
5	Использовались ли при производстве следственного осмотра технические средства?	А) использовались Б) не использовались	100 0
6	Использовались ли при производстве следственного	А) не использовались Б) использовалась цифровая	0 100

	осмотра цифровые технические средства?	фото- и видеосъемка для фиксации обстановки места происшествия и следов В) использовались для поиска следов преступления (видеоэндоскоп, спектрометр портативный и др.) Г) использовались для поиска цифровой информации (компьютерный анализ состояния автомобиля)	9 —
7	Укажите причины, не позволяющие качественно обнаружить и изъять все следы ДТП?	А) большое количество участников ДТП Б) загруженность проезжей части дороги другими транспортными средствами В) отсутствие современных технических средств, позволяющих зафиксировать место происшествия в полном объеме Г) наличие иных служб на месте происшествия (медицинской, противопожарно-спасательная служба и др.) Д) необеспечение охраны места происшествия Е) неблагоприятные погодные условия, темное время суток и др.	12 47 2 5 14 43
8	Исходя из Вашего опыта, по какому количеству уголовных дел о ДТП имеют место очевидцы происшествия?	А) да Б) нет	72 28
9	Исходя из Вашего опыта, по какому числу уголовных дел о ДТП, очевидцы выступают в качестве свидетелей по уголовному делу?		32
10	Чем обусловлено то, что не всегда очевидцы происшествия вовлекаются в уголовное судопроизводство в качестве свидетелей?	А) очевидцы уклоняются от участия в уголовном судопроизводстве (по причине стресса, равнодушия, нежелания тратить свое личное время на участие в уголовном деле и т.д.) Б) на первоначальном этапе расследования редко, но попадаются мнимые очевидцы, которые предоставляют ложную информацию В) очевидцы часто	54 6 27

		добросовестно заблуждаются об обстоятельствах ДТП и в результате сообщают сведения не соответствующие действительности Г) формальное отношение работников ГИБДД к установлению полного объема личных данных очевидцев ДТП	13
11	Используете ли Вы в ходе расследования ДТП информацию, зафиксированную видеорегистраторами установленных на транспортных средствах?	А) нет Б) использую информацию, зафиксированную на видеорегистраторах транспортных средств участников ДТП В) использую информацию, зафиксированную на видеорегистраторах транспортных средств, не являющихся участниками ДТП, но находившихся в месте, где оно произошло в этот момент времени	– 100 27
12	Используете ли Вы в ходе расследования ДТП информацию, зафиксированную стационарными камерами видеонаблюдения?	А) нет, не использовал Б) да использовал информацию, зафиксированную аппаратно-программным комплексом «Поток», аппаратно-программным комплексом автоматического распознавания государственных регистрационных знаков транспортных средств и фиксации нарушений ПДД «АвтоУраган ВСМ2», аппаратно-программным комплексом «Безопасный город» В) да использовал информацию, зафиксированную иными стационарными камерами видеонаблюдения (указать какими)	21 77 2
13	Какие данные о личности виновного, исходя из Вашего опыта, прежде всего, важны для установления обстоятельств ДТП?	А) психофизиологические особенности Б) наличие (отсутствие) состояния опьянения в момент совершения ДТП В) социально-демографические данные Г) привлекалось ли лицо к административной и (или) уголовной ответственности	74 100 53 100

14	Часто ли Вы при расследовании ДТП, запрашиваете документы о состоянии улично-дорожной сети?	А) всегда Б) в большинстве случаев В) очень редко Г) никогда	29 28 22 21
15	Использовалось ли Вами при расследовании ДТП компьютерное моделирование механизма ДТП?	А) нет Б) да	100 –
16	Какие параметры выбирались Вами при компьютерном моделировании механизма ДТП? (укажите необходимые параметры, даже если компьютерное моделирование механизма ДТП Вами не проводилось)	А) количество транспортных средств Б) модель транспортного средства В) цвет транспортного средства Г) скорость транспортного средства, на которую указывают участники ДТП или его свидетели Д) место расположение пострадавшего: в транспортном средстве, на проезжей части и т.п. Е) горизонтальный профиль дороги (прямой участок пути, радиус закругления, количество поворотов) Ж) вертикальный профиль дороги (наличие, угол и направление уклона) З) характеристики дороги (ширина проезжей части, ширина обочины, наличие дорожной разметки, наличие освещения) И) качество дорожного покрытия (тип покрытия, наличие ям, выбоин, их расположение, глубина) К) характеристика окружающей обстановки (характер местности: лес, степь, побережье; удаленность деревьев или кустарника от края обочины) Л) следовая информация (характер и расположение материальных следов, следов биологического происхождения и др.)	100 87 100 100 100 89 86 96 93 57 100
17	Проводили ли Вы при расследовании ДТП следственный эксперимент?	А) нет Б) да	57 43
18	В целях проверки и уточнения, каких данных производился следственный эксперимент?	А) фактической скорости движения транспортного средств при отсутствии объективных данных для экспертных расчетов Б) видимости с рабочего места	2 39

		водителя в различных условиях В) фактической скорости движения пешехода или времени пребывания его в поле зрения водителя Г) эффективности торможения, т.е. величины тормозного пути или замедления транспортного средства Д) времени реакции водителя	12 43 4
19	С какими трудностями Вы сталкивались при подготовке и проведении следственного эксперимента при расследовании ДТП?	А) обеспечение безопасности жизни и здоровья участников Б) подбор транспортных средств В) создание сходных условий	12 6 26
20	Случалось, ли Вам проводить при подготовке к производству следственного эксперимента при расследовании ДТП организационно-подготовительное действие – криминалистическая реконструкция?	– нет – да (для воссоздания утраченной обстановки)	98 2
21	Привлекались ли Вами к участию в следственном эксперименте специалисты?	А) нет Б) да – автотехник – специалист-криминалист и др.	– 100 4 96
22	Какие судебные экспертизы были назначены Вами при расследовании ДТП?	А) судебно-медицинская экспертиза Б) трасологическая экспертиза В) дактилоскопическая Г) автотехническая Д) криминалистическая экспертиза материалов, веществ и изделий: лакокрасочных материалов и покрытий Е) нефтепродуктов и горюче-смазочных материалов Ж) изделий из стекла и керамики З) судебно-психологическая экспертиза И) иные экспертизы (почвоведческая, биологическая, психиатрическая и др.)	100 24 13 47 18 16 4 9 12
23	Назначались ли Вами при расследовании ДТП дополнительные судебные экспертизы?	А) да Причины их назначения: Б) объективные причины В) установление объектов, которых не было в числе объектов первичной экспертизы (запись с видеорегистратора, показания свидетеля и др.) Г) установление новых	34 78 31 28

		обстоятельств в ходе расследования, которые не были установлены на момент первичной экспертизы (например, в ходе следственного эксперимента установлено расстояние, на котором водитель ТС мог увидеть пешехода) Д) удовлетворение ходатайства обвиняемого, потерпевшего, гражданского истца и ответчика о назначении и производстве дополнительной экспертизы. В 22 % случаев следователи не ставили при назначении экспертизы отдельные вопросы, хотя из материалов дел следует, что они должны были – это сделать, т.е. необоснованно были ограничены пределы экспертного исследования, что в последующем потребовало назначения и производства дополнительной экспертизы	19
24	Назначались ли Вами при расследовании ДТП повторные судебные экспертизы?	А) да Причины их назначения: Б) заключение первичной экспертизы было недостаточно полным не было получено ответов на ряд значимых вопросов В) наличие противоречий в выводах эксперта Г) не совместимость выводов заключения эксперта с обстоятельствами, установленными по делу Д) наличие недостаточной компетентности эксперта	43 27 24 22 14
25	Укажите проблемы, которые возникали у Вас при назначении судебных экспертиз при расследовании ДТП?	А) никаких проблем не было Б) определение рода (вида) судебной экспертизы В) определение исчерпывающего количества объектов, представляемых эксперту на исследование Г) формулирование вопросов для эксперта Некорректная формулировка вопросов эксперту в значительном объеме имеет место при назначении	7 19 36 38

		автотехнической экспертизы (43% от общего количества экспертиз назначаемых при расследовании ДТП), также высок процент вопросов, которые выходят за пределы предмета этой экспертизы (38%). В 14% экспертов ходатайствовали о привлечении к исследованию экспертов, имеющих специальные познания в другой отличной от их области специальных познаний. Также 32% экспертов отметили, что в представленных на исследование материалах содержались неточные, недостаточные сведения (в большинстве случаев речь идет об экспертах-автотехниках).	
26	Причины наличия в содержании материалов, направляемых на экспертное исследование искаженных и недостаточных сведений?	А) влияние объективных факторов (недостаточность освещения; неблагоприятные погодные условия; деятельность специальных служб по устранению последствий ДТП) Б) нахождение на месте ДТП большого количества следов и объектов осмотра в совокупности с недостаточным количеством современных технических средств	82 18
27	Возникали ли в Вашей практике расследования ДТП ситуации, когда эксперты указывали на отсутствие всех необходимых для исследования объектов?	А) нет Б) да	62 38
28	Привлекались ли Вами к расследованию специалисты?	А) нет Б) привлекались для участия в следственных действиях (специалист-криминалист, автотехник и др.) В) привлекались при подготовке к производству следственного действия для получения консультации (автотехник и др.)	— 100 46
29	Имело ли место при расследовании ДТП противодействие расследованию?	А) нет Б) да, со стороны подозреваемого (обвиняемого) и (или) их родственников Г) да, со стороны свидетелей	22 68 12

30	Укажите способы противодействия, с которыми Вы сталкивались при расследовании ДТП?	А) выдвижение ложного алиби 42 Б) уничтожение либо сокрытие следов преступления, отдельных вещественных доказательств 63 В) оставление транспортного средства на месте происшествия и заявление о его угоне 4 Г) перемещение пешехода с проезжей части на прилегающую к ней местность 29 Д) помещение трупа в багажник, салон автомобиля и перемещение в другое (безлюдное) место 1 Е) перемещение пострадавшего к лечебному учреждению и оставление его недалеко от входа 30 Ж) дача потерпевшим и свидетелям «денежного вознаграждения» с целью изменения ранее данных ими показаний, склонение даче ложных показаний 30	
----	--	---	--

**Аналитическая справка
по результатам исследования уголовных дел, возбужденных и расследованных по
признакам преступлений, предусмотренных ст. ст. 263.1, 264, 266, 267, 268 УК РФ.**

Проводимое исследование строилось на основе изучения материалов 192 уголовных дел, возбужденных и расследованных по признакам преступлений, предусмотренных ст. ст. 263.1, 264, 266, 267, 268 УК РФ, а также приговоров районных судов, размещенных в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» на ресурсах «Государственная автоматизированная система Российской Федерации – Правосудие» (ГАС «Правосудие»), «Судебные и нормативные акты РФ» («СудАкт»), справочно-правовой системе «КонсультантПлюс», официальных сайтах и архивах районных судов субъектов РФ. В Краснодарском крае получены и обобщены данные материалов 139 уголовных дел, в Ставропольском крае – 18 уголовных дел, в Волгоградской области – 13 уголовных дел, в Ростовской области – 22 уголовных дела.

1. Наиболее распространенные виды ДТП:
 - столкновение ТС (48% от общего количества ДТП);
 - наезд на пешехода (26%);
 - съезд с дороги (11%).
2. Криминалистическая сложность расследования:
 - 76% дорожно-транспортных преступлений – простые расследования;
 - 24% дорожно-транспортных преступлений – сложные и особо сложные расследования (отсутствие свидетелей-очевидцев преступления, неизвестность и скрытие водителя – участника ДТП с места происшествия и т.д.).
3. Справка о транспортно-эксплуатационном состоянии улично-дорожной сети, на которой произошло ДТП, содержалась в 1% уголовных дел.
4. Ранее:
 - за совершение административных правонарушений, связанных с нарушением ПДД, привлекались – 19% из числа осужденных;
 - к уголовной ответственности (в том числе за совершение иных, преступлений) привлекались 9%. Лица, ранее привлекавшиеся к уголовной ответственности, оказывают активное противодействие расследованию. Противодействие расследованию в основном оказывают лица, относящиеся к категориям: водитель - хулиган за рулем и водитель - злостный нарушитель ПДД – 68% из числа изученных нами уголовных дел.
5. При расследовании дорожно-транспортных преступлений применялись положения статьи 75 УК РФ (освобождение от уголовной ответственности в связи деятельным раскаянием) – в 12% от уголовных дел, подвергнутых анализу, и статьи 76 УК РФ (освобождение от уголовной ответственности в связи примирением с потерпевшим) – в 26% (рост показателя в пределах 5–6% относительно данных, указанных в научных работах, посвященных исследованию данной проблемы).

По рассматриваемой категории преступлений в основном это следующие обстоятельства:

 - 1) отягчающие наказание:
 - а) рецидив преступлений;
 - б) наступление тяжких последствий в результате совершения преступления;

в) состояние опьянения, вызванное употреблением алкоголя, наркотических средств, психотропных веществ или их аналогов, новых потенциально опасных психоактивных веществ либо других одурманивающих веществ.

– В 12% случаев данные обстоятельства были установлены, но не указаны в качестве таковых в обвинительных заключениях.

– В 7% они были указаны в обвинительном заключении в качестве отягчающих, хотя следователь не должен был этого делать в соответствии с ч. 2 ст. 63 УК РФ, согласно которой если отягчающее обстоятельство предусмотрено соответствующей статьей Особенной части настоящего Кодекса в качестве признака преступления, оно само по себе не может повторно учитываться при назначении наказания.

2) смягчающие наказание:

– В 17% уголовных дел, обстоятельства, смягчающие наказание, не были отражены в обвинительном заключении, а в ряде случаев такие обстоятельства, как наличие несовершеннолетнего ребенка и добровольное возмещение имущественного ущерба и морального вреда, причиненного потерпевшему, не были установлены в ходе расследования.

– Иск о возмещении имущественного вреда был заявлен в 99% изученных уголовных дел, морального – в 81%.

6. Формы противодействия расследованию лиц, виновных в совершении ДТП:

– В месте совершения ДТП, сразу после его совершения, виновным лицом предпринимались действия по сокрытию (уничтожению) источников информации о преступлении (9% от общего числа уголовных дел), из них:

а) В 63% действия по сокрытию следов применялись на дороге с низкой интенсивностью дорожного движения и отсутствием людей на примыкающей к дорожной сети местности;

б) В 79% – в вечернее и или ночное время.

– В обстановке с высокой интенсивностью дорожного движения и наличием людей на примыкающей к дорожной сети местности виновник покидал место происшествия, не оказывая помощь пострадавшим – 16% (в 4% случаев им было заявлено, что ТС было похищено до ДТП).

– В 73% (без учета обстановки) владельцы транспортных средств, совершившие ДТП и скрывшиеся с места происшествия, заявляли, о хищении ТС и, соответственно, им управляло лицо, совершившее его хищение или угон. В 42% привлекались родственники, знакомые для создания себе ложного алиби.

– При наезде на пешехода:

а) В 29% случаев осуществлялось перемещение пешехода с проезжей части на прилегающую к ней местность (обочина, овраг, лесополоса и т.д.).

б) В 1% труп был помещен в багажник и перемещен в безлюдное место.

в) В 30% случаев пострадавших доставляли к лечебному учреждению и оставляли его недалеко от входа, после чего виновное лицо уезжало;

– в процессе расследования имели место попытки подкупа:

а) очевидцев ДТП – 7%;

б) потерпевшего – 23%;

в) сотрудников правоохранительных органов – 18%;

– фактов получения записей камер видеонаблюдения, видеорегистраторов и др., где запечатлены обстоятельства ДТП, с целью их уничтожения виновными лицами, не выявлено.

7. При расследовании дорожно-транспортных преступлений проводились следующие следственные действия:

– следственный осмотр – 100%;

– освидетельствование – 100%;

– допрос потерпевшего, свидетелей – 100%;

– допрос подозреваемого (обвиняемого) – 100%;

– очная ставка – 27%;

- следственный эксперимент – 43%;
- предъявление для опознания – 17%;
- проверка показаний на месте – 6%;
- назначение и производство судебных экспертиз – 100%;
- проводились оперативно-розыскные мероприятия – 24%;

8. В 72% ДТП присутствовали очевидцы:

- в 77% очевидцами ДТП являлись лица, не являющиеся его участниками;
- в качестве свидетелей из выявленных очевидцев, не являющихся участниками ДТП, были допрошены всего 32%.

9. При производстве следственного эксперимента замена ТС, участвующего в ДТП по причине полученных в ДТП повреждений и невозможности его эксплуатации, имела место в 62% случаев от общего количества следственных экспериментов.

10. При расследовании дорожно-транспортных преступлений назначались и производились следующие судебные экспертизы:

- судебно-медицинская экспертиза – 100%;
- автотехническая – 47%;
- трасологическая – 24%;
- дактилоскопическая – 13%;
- криминалистическая экспертиза материалов, веществ и изделий (38%):
 - а) лакокрасочных материалов и покрытий – 16%;
 - б) нефтепродуктов и горюче-смазочных материалов – 18%;
 - в) изделий из стекла и керамики – 4%.

В 96% случаев эксперты отвечали только на те вопросы, которые содержались в постановлении следователя.

В 34% случаев следователями назначалась дополнительная экспертиза:

- а) В 78% – по объективным причинам:
 - 31% – установление объектов, которых не было в числе объектов первичной экспертизы;
 - 28% – установление новых обстоятельств в ходе расследования, которые не были установлены на момент первичной экспертизы;
 - 19% – удовлетворение ходатайства обвиняемого, потерпевшего, гражданского истца и ответчика о назначении и производстве дополнительной экспертизы.

б) В 22% случаев следователи не ставили отдельные вопросы при назначении экспертизы, хотя из материалов дел следует, что они должны были это сделать. Таким образом, необоснованно были ограничены пределы экспертного исследования, что в последующем потребовало назначения и производства дополнительной экспертизы.

– экспертами было указано, что 61% следователей допускают ошибки и неточности в формулировке вопросов, не соблюдают системность и последовательность при формировании общего списка вопросов. Наибольшее количество некорректных формулировок вопросов допускается при назначении автотехнической экспертизы – 43% от общего количества экспертиз, назначаемых при расследовании ДТП, а в 38% случаев следователи ставили вопросы, которые выходили за пределы ее предмета;

– в 38% случаев эксперты ходатайствовали о предоставлении следователем дополнительных материалов (объектов), необходимых для проведения исследования и ответа на поставленные перед ними вопросы:

- в 14% случаев эксперты ходатайствовали о привлечении к исследованию экспертов, имеющих специальные знания в другой отличной от их области специальных знаний;
- в 43% случаев были назначены и произведены повторные экспертизы.