

Полицейская деятельность

Правильная ссылка на статью:

Фролов В.В. — К вопросу повышения эффективности познавательного-поисковой деятельности следователя при изучении обстановки и механизма дорожно-транспортных преступлений // Полицейская деятельность. – 2023. – № 5. DOI: 10.7256/2454-0692.2023.5.43930 EDN: DVJKNF URL: https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=43930

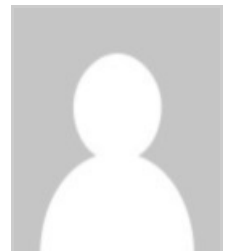
К вопросу повышения эффективности познавательного-поисковой деятельности следователя при изучении обстановки и механизма дорожно-транспортных преступлений

Фролов Вячеслав Владимирович

преподаватель, кафедра Криминалистики, Кубанский государственный аграрный университет имени
И. Т. Трубилина

350044, Россия, Краснодарский край, г. Краснодар, ул. Калинина, 13, ауд. 030

✉ Slava.Frolov.84@mail.ru



[Статья из рубрики "Уголовно-процессуальная деятельность полиции"](#)

DOI:

10.7256/2454-0692.2023.5.43930

EDN:

DVJKNF

Дата направления статьи в редакцию:

30-08-2023

Аннотация: Объектом исследования являются преступления против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта, а также деятельность субъекта расследования, направленная на полное установление всех обстоятельств дорожно-транспортного преступления. Предмет исследования составили закономерности обстановки и механизма данной группы преступлений и закономерности деятельности следователя по их установлению в ходе расследования. При формировании выводов автор руководствовался проведенным анализом норм УК РФ, УПК РФ, иных законов, регулирующих производство расследования данной группы преступлений, теоретическими основами криминалистики, материалами следственной и судебной практики. Кроме того, им использованы результаты анкетирования 137 штатных сотрудников следственных органов по Краснодарскому краю, имеющих практический опыт расследования преступлений против безопасности дорожного движения и

эксплуатации транспорта. Автор подробно рассматривает особенности установления следователем обстановки и механизма дорожно-транспортного преступления, при этом особое внимание уделяется вопросам выявления и получения информации о происшествии, зафиксированной техническими средствами объективного контроля. Были использованы диалектический, структурно-содержательный, логический, сравнительно-правовой и др. методы исследования. Автор отмечает, что при расследовании преступлений против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта грамотное изучение следователем обстановки и механизма преступления является ключевым компонентом его познавательно-установочной деятельности по установлению истины по уголовному делу. Проведенное исследование позволило выявить отдельные недостатки, допускаемые при обнаружении, изъятии и фиксации следов, при осмотре улично-дорожной сети на месте происшествия, также наблюдается низкий уровень использования следователями информационных технологий при установлении механизма дорожно-транспортного преступления. Автор предлагает пути устранения указанных недостатков: для получения объективных данных о различных обстоятельствах, произошедшего ДТП, следует более активно использовать информацию, фиксируемую техническими средствами объективного контроля; необходимо реализовать и внедрить в следственную деятельность программу по компьютерному моделированию механизма ДТП.

Ключевые слова:

информационные технологии, дорожно-транспортное преступление, обстановка преступления, улично-дорожная сеть, механизм преступления, следовая картина, моделирование, аппаратно-программный комплекс, следственное действие, видеорегистратор

Ежегодно в России происходит около 130 тыс. дорожно-транспортных происшествий, их последствия в несколько раз превышают размер ущерба от пожаров и железнодорожных катастроф (в 2022 г. на территории Российской Федерации зарегистрировано 126705 ДТП, в которых погибли 14172 человека и 159635 – получили ранения [\[1, с. 4\]](#)). Отметим, что с января по ноябрь 2022 г. зарегистрировано 57184 нарушений ПДД лицами, ранее подвергнутыми административному наказанию за их нарушение и лишенными права управления транспортными средствами [\[2, с. 8\]](#). Все это требует принятия комплексных мер по данной проблеме, в том числе повышения качества расследования дорожно-транспортных преступлений, а также совершенствования методики их расследования. Вопросам расследования дорожно-транспортных преступлений посвящено значительное количество научных исследований, их решением занимались такие правоведы и криминалисты, как И. Г. Маландин, Б. Л. Зотов, В. Н. Иванов, А.П. Онучин, Л. Д. Родионов, В. А. Мызников, Н. Ф. Колосов и др. Тем не менее ряд положений методики расследования дорожно-транспортных преступлений требуют дальнейшей доработки, обусловленной такими обстоятельствами, как сложность механизма данной группы преступлений, значительная по объему следовая картина места происшествия и др. Поэтому познавательно-поисковая деятельность следователя при расследовании данной группы преступлений сложна и многопланова, что в свою очередь предполагает разработку научно-практических рекомендаций, направленных на ее модернизацию.

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 объектов [\[3, с. 42\]](#). 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 промежутков (интенсивность дорожного движения и расположение транспортных средств во время ДТП, т.е. непосредственно до, во время, после столкновения) [\[4, с. 19, 5, с. 64\]](#).

Транспортно-эксплуатационное состояния улично-дорожной сети оказывает влияние на безопасность дорожного движения, так его недостатки зафиксированы в местах совершения практически каждого четвертого ДТП (26,8 % от общего количества) [\[6, с. 15\]](#). Нами используются данные по Краснодарскому краю, так как мы считаем, что содержание данного элемента криминалистической характеристики по данной категории преступлений находится в прямой зависимости от таких факторов, как состояние дорожно-транспортной сети, количество транспорта, преобладающие погодные условия и т.д. в том регионе в котором находится субъект расследования. Соответственно, чем более точно в криминалистической характеристике преступления отражена структура преступной деятельности, тем выше ее эффективность. Основной массив ДТП с неудовлетворительными дорожными условиями происходит на улично-дорожной сети городов и населенных пунктов. Так на территории Краснодарского края в 2021 г. зафиксировано 2076 таких ДТП, в которых погибло 192 человека, 2532 получили ранения. В 2022 г. соответственно 1411 ДТП, 159 погибших, 1646 получивших ранения. На автомобильных дорогах вне городов и населенных пунктов количество ДТП с неудовлетворительными дорожными условиями значительно ниже: 2021 г. – 202, погибших – 60, получивших ранения – 266; 2022 г. – 144, погибших – 62, получивших ранения – 182 [\[6\]](#). Следует отметить, что на участках производства дорожных работ, ГИБДД при оформлении ДТП в каждом 2-ом случае фиксирует нарушения в их обустройстве. В 2022 г. в местах производства дорожных работ зарегистрировано 105 ДТП, в которых 24 человека погибли и 130 получили ранения. В 53 из них зафиксированы нарушения: отсутствие временных технических средств организации дорожного движения (ОДД) – 21; отсутствие, износ разметки – 19; неправильное применение знаков – 7 [\[6\]](#).

Таким образом, мы считаем, обязательным для следователя при расследовании данной категории преступлений построение и проверку версий, что причиной ДТП или одной из его причин явилось неудовлетворительное качество транспортно-эксплуатационного состояния улично-дорожной сети (ст. 263.1 УК РФ [\[1\]](#)). Вся совокупность элементов ее составляющих, а также их состояние должны быть выявлены при проведении осмотра места происшествия и зафиксированы в протоколе этого следственного действия, следует также произвести фиксацию с помощью фото-, видеозаписи.

Сведения о транспортно-эксплуатационном состоянии улично-дорожной сети, на которой произошло ДТП, могут быть получены следователем в: а) соответствующем

подразделении ГИБДД; б) соответствующем подразделении Федерального дорожного агентства. Его представители в составе комиссии, проводят проверки по выявлению возможного влияния дорожных условий на возникновение ДТП.^[2] Проведенный нами анализ уголовных дел выявил наличие справок о транспортно-эксплуатационном состоянии улично-дорожной сети, на которой произошло ДТП, в 1 % случаев (здесь и далее, архив Краснодарского краевого суда и районных судов Краснодарского края. Дело № 1-247/2013, 1-262/2015, 1-123/2015 и др.). Соответственно транспортно-эксплуатационное состояние улично-дорожной сети, совершенно необоснованно исключается следователями из причин ДТП.

Время суток, года и погодные условия (освещенность, облачность, дождь, туман, снег и т.д.), как элемент обстановки ДТП менее статична по сравнению с транспортно-эксплуатационным состоянием улично-дорожной сети. Незамедлительное прибытие следователя на место ДТП, в подавляющем большинстве случаев, позволяют 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 несоответствия (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, а также его свидетелей; получение данных с видеорегистраторов транспортных средств, камер наружного контроля и камер объективного контроля дорожного движения (аппаратно-программный комплекс «Безопасный город» и др.); получение данных от организаций, осуществляющих контроль и наблюдение за погодой (Краснодарский центр по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды – филиал Федерального государственного бюджетного учреждения «Северо-Кавказское управление по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды»; Федеральное государственное бюджетное учреждение «Главный вычислительный центр Федеральной службы по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды»). 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.

Такой компонент обстановки, как остаточные явления, образовавшиеся в результате ДТП, можно разделить на две группы:

- остаточные явления, связанные с механизмом ДТП (расположение автотранспортных средств участников ДТП, труп, частей автомобиля, отделившихся от него в результате повреждения, полученного при ДТП, следы протектора, пятна ГСМ и т.д.) ^[7, с. 68–69];
- случайные остаточные явления не связанные с механизмом ДТП (изменения, внесенные в ходе оказания медицинской помощи лицам получившем ранения в результате ДТП, ликвидации последствий ДТП в виде возгорания транспортного средства и т.д.). С учетом того, что обстановка ДТП, ее исследование следователем, является частью познания механизма ДТП, ошибочное отнесение случайных остаточных явлений к явлениям, связанных с его механизмом отрицательно скажется на процессе познания. Поэтому следователь, проводящий осмотр места ДТП, должен учитывать возможность внесения в обстановку таких изменений и устанавливать их наличие, а также причины их вызвавшие.

Анализ уголовных дел по данной категории преступлений обращает на себя внимание, что в подавляющем количестве случаев информацию о ДТП следователь получал от

непосредственных его участников: 1) водители транспортных средств участвующих в ДТП; 2) пассажиры, находящиеся в транспортных средствах, участвующих в ДТП; 3) пешеход, либо иные лица, пострадавшие в ДТП.

Обращает на себя внимание, что все вышеперечисленные лица заинтересованы в исходе уголовного дела.

Также считаем важным указать, изучение материалов уголовных дел и проведенное анкетирование (результаты анкетирования 137 штатных сотрудников следственных органов по Краснодарскому краю, имеющих практический опыт расследования преступлений против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта), позволили нам выяснить следующее:

- в 72 % ДТП присутствовали его 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 %. На поставленный в анкете для следователей вопрос: «Чем обусловлено то, что не всегда очевидцы происшествия вовлекаются в уголовное судопроизводство в качестве свидетелей?» полученные ответы позволили установить:
 - а) часть очевидцев ДТП уклоняются от участия в уголовном судопроизводстве (по причине равнодушия, нежелания тратить личное время и др.). Имели место случаи как неявки таких лиц на допрос, так и сообщения ими неверных личных данных, сведений о месте жительства, контактном телефоне в ходе опроса, проводимого параллельно с осмотром места происшествия;
 - б) 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;
 - в) определенная часть очевидцев ДТП в силу различных объективных и субъективных причин при проведении опроса сообщала информацию, которая отличалась от уже установленных обстоятельств происшедшего ДТП, т.к. добросовестно заблуждалась.

Таким образом, во-первых, определенная часть очевидцев ДТП (незаинтересованных лиц) не попадают 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 не сообщения (утаивания) отдельных деталей ДТП. В-четвертых, уже в процессе расследования имели место попытки виновного лица подкупить очевидцев ДТП, потерпевшего. 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 реализации данного мероприятия (отсутствие

возможности доступа; отсутствие информации о наличии камер, местонахождении владельца автомобиля с видеорегистратором и т.д.).

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 сотрудником^[3]). С 1 сентября 2024 г. камеры видеофиксации нарушений ПДД (стационарные, передвижные, мобильные) будут функционировать в автоматическом режиме, т.е. в зоне своего обзора фиксировать все нарушения ПДД, для выявления которых они предназначены. Исключается какое-либо воздействие на осуществление и содержание видеозаписи человека, какого-либо субъективного усмотрения. В соответствии с вступающими в силу изменениями: «Информация о местах установки стационарных, передвижных средств фиксации и (или) маршрутах движения транспортных средств с размещенными на них мобильными средствами фиксации должна быть общедоступной и размещаться на официальном сайте МВД»^[4]. Получить информацию о наличии в конкретных местах камер видеофиксации АПК «Безопасный город» следователь может от оператора региональной системы.^[5] Срок хранения архивных видеозаписей АПК «Безопасный город» составляет 30 суток. Но следует помнить, что видеозаписи 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 видеокамер довольно сложно, т.к. законодательство определяет только перечень объектов установка видеокамер на которых обязательное требование (железнодорожные вокзалы, аэропорты; спортивные сооружения; городские площадки и другие места массового пребывания людей, проведения публичных мероприятий; здания и открытые пространства, функционирующие в области культуры; предприятия торговли; учреждения общеобразовательного и медицинского профиля и др.). Для установки видеокамеры для осуществления фиксации в общественном пространстве, какого-либо разрешения, либо информирования о наличии камеры каких-либо органов не требуется. Обычно предприятиям, организациям, учреждениям для монтажа камеры и ведения видеосъемки в общественном пространстве достаточно обозначить информацию: «Внимание! Ведется видеосъемка». 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. 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 [8]. 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 и включить их в число свидетелей, 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 [4, с. 20, 9, с. 21], 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, неправомерно» [4, с. 26]. 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 позволят полно установить все обстоятельства 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 преступления [10, с. 13, 11, с. 21]. Мнение ученых-криминалистов о количестве стадий механизма ДТП различны, выделяются шесть стадий [12, с. 25-32]; четыре стадии [3, с. 22-23, 56] и три стадии [13, с. 60-61, 14, с. 117]. 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.

1. На предаварийном этапе на участников дорожного движения начинают оказывать влияние факторы, которые угрожают осуществлению безопасного движения, 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 осуществить 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, т.к. во-первых, опасность для движения следует считать возникшей в тот момент, когда водитель имел объективную возможность ее обнаружить, во-вторых, техническая возможность 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, осуществило недоброкачественный ремонт транспортного средства), то данные обстоятельства могут смягчить наказание либо вообще исключить уголовную ответственность водителя участника ДТП.^[6] 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. система дорожного движения становится неуправляемой. Происходит взаимодействие (контакт) транспортного средства с другим транспортным средством, пешеходом, препятствием и др. или действие (опрокидывание автомобиля, его съезд с дороги и т.д.). Завершается этот этап динамическими материальными явлениями, которые после этого происходят.

3. Послеаварийный этап включает действия участников ДТП и иных лиц по принятию мер по устранению, минимизации последствий аварии (нормализация дорожного движения, оказание медицинской помощи пострадавшим, тушение возникшего возгорания транспортного средства и т.д.). Неотъемлемой составной частью этого этапа также 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.) ^[15, с. 490].

На всех этапах происходит образование следов (материальных и идеальных), грамотный подход к их обнаружению, изъятию, фиксации и следованию позволяют лицу, производящему расследование, воссоздать механизм ДТП, установить конкретных его виновников ^[16, с. 138]. Именно следовая картина, образовавшаяся в результате ДТП, имеет определяющее (центральное) значение в установлении всех обстоятельств произошедшего события ^[17, с. 17].

Поиск следов на месте происшествия при расследовании ДТП следователь должен осуществлять целенаправленно, используя, в том числе информацию о типичных следах ДТП и их месторасположении ^[18, 19], а также механизме их образования ^[20, с. 223]. Одним из методов следственного познания является метод моделирования. При расследовании ДТП моделирование является обязательным и незаменимым действием, именно оно позволяет познать механизм ДТП и установить иные обстоятельства имеющее значение. Наиболее эффективным нам представляется применение для решения данной задачи информационных технологий и создания программы компьютерного моделирования механизма ДТП. Данная программа должна включать общую базу данных, содержащую информацию о механизме следообразования при ДТП, характеристики 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 сведения полученные при проведении осмотра места происшествия: обстановка и обнаруженные следы; вид, модель,

количество транспортных средств; предполагаемая скорость движения транспортных средств; места нахождения транспортных средств и их повреждения; места нахождения участников ДТП, с указанием полученных ими телесными повреждениями; 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, освещенность и др.). Следует отметить, что качество моделирования напрямую зависит от точности данных зафиксированных при проведении осмотра места происшествия, а это в свою очередь требует проведения грамотной, 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 осуществляться в автоматизированном режиме самой программой, т.к. ее возможности обработки данных очень высоки (Big Data, OLAP и DataMining-технологии, предназначенных для обработки большого объема разнородных данных [21, 22]. Вся информация об автоматических изменениях должна содержаться в полученном конечном отчете о механизме ДТП. Использование компьютерного моделирования следователем не является попыткой замены необходимых экспертных исследований, это способ оптимизации процесса расследования, который обеспечит построение наиболее вероятных версий о механизме ДТП, поможет воссоздать его картину, т.е. упорядочит, конкретизирует поисково-познавательную деятельность, сделает ее более эффективной.

Подводя итог вышеизложенному, отметим, что нами была выявлена неполнота изучения следователями транспортно-эксплуатационного состояния улично-дорожной сети при расследовании дорожно-транспортных преступлений, а также неиспользование всего комплекса средств изучения обстановки места происшествия. Кроме того, имеет место незначительное применение следователями информационных технологий для определения механизма дорожно-транспортного преступления. Время, затраченное на назначение и производство судебных экспертиз для установления данного обстоятельства, зачастую не позволяют следователю оперативно упорядочить расследование, создать его структуру, результатом этого может стать неверное определение им направления производимого расследования.

На наш взгляд, верным направлением в решении данной проблемы является более активное использование информации, фиксируемой техническими средствами объективного контроля (многофункциональными автоматизированными систем, в которых имеется функция регистрации и розыска криминалистически значимых объектов; камер наружного наблюдения установленных на зданиях учреждений, организаций, предприятий, жилых домов и т.д. в угол обзора, которых попадают участки улично-дорожной сети; видеорегистраторов, установленных на автотранспорте), а также реализация и внедрение в следственную деятельность программы компьютерного моделирования механизма ДТП.

1. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ (ред. от 04.08.2023) [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_10699/c011ede44f5f7d2a4fc5c202f70bcd
2. 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>

3. Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения: Приказ МВД РФ от 2 марта 2009 г. № 185 [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/12067826/>

4. 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/

5. 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/>

6. 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/

Библиография

1. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2022 год. Информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2023. 150 с.
2. Состояние преступности в России за январь – ноябрь 2022 года. М.: МВД РФ ФКУ «Главный информационно-аналитический центр», 2022. 66 с.
3. Герасимов В.Н. Методика расследования автотранспортных происшествий: учеб. пособие. М., 1988. 110 с.
4. Алексеев А.А. Методика расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных в условиях неочевидности: дис. ... канд. юрид. наук. Саратов, 2001. 187 с.
5. Абрамочкин В.В. Расследование дорожно-транспортных преступлений: учеб. пособие. М., 2010. С. 64.
6. Комплексный анализ оперативно-служебной деятельности госавтоинспекции Краснодарского края за 12 месяцев 2022 года. Краснодар, 2023. 82 с.
7. 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.
8. У вас есть видеорегиистратор? [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.drom.ru/poll.php?pollid=974>
9. Завгородний И.К., Зеленский В.Д. Организация первоначального этапа

- расследования дорожно-транспортных происшествий в условиях большого города: монография. Краснодар: КубГАУ, 2009. С. 21.
10. Зорин Р.Г. Защита по уголовным делам о дорожно-транспортных происшествиях. Минск, 2000. С. 13.
 11. Владимиров С.В. Расследование наезда транспортного средства на пешехода: дис. ...канд. юрид. наук. Владимир, 2011. С. 21.
 12. Онучин А. П. Проблемы расследования дорожно-транспортных происшествий с учетом ситуационных факторов. Свердловск, 1987. С. 25–32.
 13. Мешков В.М., Маханек А.Б., Тарасова В.И. Дорожно-транспортные преступления: монография. М., 2014. С. 60–61.
 14. 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. 117.
 15. Ищенко Е.П., Топорков А.А. Криминалистика: учебник / под ред. Е.П. Ищенко. М., 2003. С. 490.
 16. Мохова Т.А. Методика расследования преступлений против безопасности дорожного движения в Российской Федерации: вопросы теории и практики: монография. Краснодар: КубГАУ, 2017. 214 с.
 17. Кустов А.М. Криминалистическое учение о механизме преступления: дис. ... д-ра юрид. наук. М., 1997. 355 с.
 18. Алексеев Ю.К., Власов В.В., Ворошко Н.В., Завидов Б.Д. Расследование дорожно-транспортных происшествий. М., 2003. 462 с.
 19. Исаев А.А., Иванова Н.Ю., Замиховский М.И. Трасологическое определение механизма наезда транспортного средства на пешехода: методические рекомендации. М., 1990. 31 с.
 20. Зеленский В.Д., Влезько Д.А., Головин М.В., Грицаев С.И. Основные положения следственной тактики: монография. Краснодар: КубГАУ, 2011. 275 с.
 21. Меретуков Г.М., Грицаев С.И., Помазанов В.В. Актуальные вопросы цифровизации уголовного судопроизводства: взгляд в будущее // Правоприменение. 2022. Т. 6. № 3. С. 172-185.
 22. Вахитов А.Р. Использование KPI, технологий OLAP и data-mining при обработке данных // Известия томского политехнического университета. 2009. Т. 314. № 5. С.175–179.

Результаты процедуры рецензирования статьи

В связи с политикой двойного слепого рецензирования личность рецензента не раскрывается.

Со списком рецензентов издательства можно ознакомиться [здесь](#).

Предметом исследования в представленной на рецензирование статье является, как это следует из ее наименования, проблема "... повышения эффективности познавательно-поисковой деятельности следователя при изучении обстановки и механизма дорожно-транспортных преступлений". Заявленные границы исследования полностью соблюдены автором.

Методология исследования в тексте статьи не раскрывается, но очевидно, что ученым использовались всеобщий диалектический, логический, статистический, формально-юридический методы исследования, а также метод правового моделирования.

Актуальность избранной автором темы исследования в тексте статьи не обоснована. Также ученому необходимо перечислить фамилии ведущих специалистов, занимавшихся исследованием поднимаемых в статье проблем, и раскрыть степень их изученности. В чем проявляется научная новизна исследования, прямо не говорится. Фактически она проявляется в выявлении автором ряда проблем, возникающих при осуществлении следователем познавательно-поисковой деятельности в процессе изучения обстановки и механизма дорожно-транспортных преступлений, а также предложенных рекомендациях по их решению: "... мы считаем, обязательным для следователя при расследовании данной категории преступлений построение и проверку версий, что причиной ДТП или одной из его причин явилось неудовлетворительное качество транспортно-эксплуатационного состояния улично-дорожной сети"; "... транспортно-эксплуатационное состояние улично-дорожной сети, совершенно необоснованно исключаются следователями из причин ДТП"; "Существовавшие в момент ДТП погодные условия, освещенность и др. должны быть установлены следователем и учитываться при установлении виновности в ДТП конкретных лиц"; "... ошибочное отнесение случайных остаточных явлений к явлениям, связанных с его механизмом отрицательно скажется на процессе познания. Поэтому следователь, проводящий осмотр места ДТП, должен учитывать возможность внесения в обстановку таких изменений и устанавливать их наличия, а также причины их вызвавшие"; "... наиболее оптимальным нам представляется выделение трех стадий (этапов) в механизме ДТП: предаварийный, аварийный и послеаварийный этапы" и др. Таким образом, статья, безусловно, вносит определенный вклад в развитие отечественной правовой науки и заслуживает внимания читательской аудитории.

Научный стиль исследования выдержан автором в полной мере.

Структура работы не вполне логична в том смысле, что вводная часть исследования как таковая отсутствует. В основной части статьи автор подробно исследует такие элементы криминалистической характеристики дорожно-транспортных преступлений как обстановка и механизм, попутно выявляя проблемы, возникающие при осуществлении следователем соответствующей познавательно-поисковой деятельности, и предлагая решение данных проблем. В заключительной части статьи содержатся выводы по результатам проведенного исследования.

Содержание работы полностью соответствует ее наименованию и не вызывает особых нареканий.

Библиография исследования представлена 20 источниками, не считая нормативных правовых актов (диссертационными работами, монографиями, научными статьями, учебником, учебными пособиями, аналитическими материалами). Также при написании статьи использовались результаты анкетирования 137 штатных сотрудников следственных органов по Краснодарскому краю, имеющих практический опыт расследования преступлений против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта. С формальной и фактической точек зрения этого вполне достаточно. Характер и количество использованных при написании статьи источников позволили автору раскрыть тему исследования с необходимой глубиной и полнотой.

Апелляция к оппонентам имеется, как общая, так и частная (А. А. Алексеев, А. П. Онучин, В. Н. Герасимов), и вполне достаточна. Научная дискуссия ведется автором корректно. Положения работы аргументированы в необходимой степени.

Выводы по результатам проведенного исследования имеются ("Подводя итог вышеизложенному, отметим, что нами были выявлена неполнота изучения следователем транспортно-эксплуатационного состояния улично-дорожной сети при расследовании дорожно-транспортных преступлений, а также неиспользование всего комплекса средств, используемых следователем при осмотре и изучении обстановки места

происшествия. Кроме того, имеет место незначительное применение следователями информационных технологий для определения механизма дорожно-транспортного преступления. Время, затраченное на назначение и производство судебных экспертиз для установления данного обстоятельства, не позволяют следователю оперативно упорядочить расследование, создать его структуру, результатом этого может стать неверное определение направления расследования.

На наш взгляд, верным направлением в решении данной проблемы является более активное использование информации, фиксируемой техническими средствами объективного контроля (многофункциональных автоматизированных систем, в которых имеется функция регистрации и розыска криминалистически значимых объектов; камер наружного наблюдения установленных, на зданиях учреждений, организаций, предприятий, жилых домов и т.д. в угол обзора, которых попадают участки улично-дорожной сети; видеорегистраторов, установленных на автотранспорте), а также реализация и внедрение в следственную деятельность программы по компьютерному моделированию механизма ДТП"), обладают свойствами достоверности и обоснованности, и заслуживают внимания читателей.

Статья нуждается в дополнительном вычитывании. В ней встречаются опечатки и пунктуационные ошибки.

Интерес читательской аудитории к представленной на рецензирование статье может быть проявлен прежде всего со стороны специалистов в сфере уголовного права, уголовного процесса и криминалистики при условии ее небольшой доработки: раскрытии методологии исследования, обосновании актуальности темы статьи, уточнении структуры исследования, устранении нарушений в оформлении работы.

Результаты процедуры повторного рецензирования статьи

В связи с политикой двойного слепого рецензирования личность рецензента не раскрывается.

Со списком рецензентов издательства можно ознакомиться [здесь](#).

РЕЦЕНЗИЯ

на статью на тему «К вопросу повышения эффективности познавательно-поисковой деятельности следователя при изучении обстановки и механизма дорожно-транспортных преступлений».

Предмет исследования.

Предложенная на рецензирование статья посвящена актуальным вопросам методики расследования дорожно-транспортных преступлений. Автор отмечает, что «наиболее оптимальным нам представляется выделение трех стадий (этапов) в механизме ДТП: предаварийный, аварийный и послеаварийный этапы». Каждый из этапов получает в статье подробную криминалистическую оценку и описание. В качестве конкретного предмета исследования выступили мнения ученых, материалы правоприменительной практики, статистические данные, положения законодательства.

Методология исследования.

Цель исследования прямо в статье не заявлена. При этом она может быть ясно понята из названия и содержания работы. Цель может быть обозначена в качестве рассмотрения и разрешения отдельных проблемных аспектов вопроса о повышении эффективности познавательно-поисковой деятельности следователя при изучении обстановки и механизма дорожно-транспортных преступлений. Исходя из поставленных цели и задач, автором выбрана методологическая основа исследования.

В частности, автором используется совокупность общенаучных методов познания: анализ, синтез, аналогия, дедукция, индукция, другие. В частности, методы анализа и синтеза позволили обобщить и разделить выводы различных научных подходов к предложенной тематике, а также сделать конкретные выводы из материалов судебной практики.

Наибольшую роль сыграли специально-юридические методы. В частности, автором активно применялся формально-юридический метод, который позволил провести анализ и осуществить толкование норм действующего законодательства (прежде всего, норм уголовного законодательства РФ). Например, следующий вывод автора: «мы считаем, обязательным для следователя при расследовании данной категории преступлений построение и проверку версий, что причиной ДТП или одной из его причин явилось неудовлетворительное качество транспортно-эксплуатационного состояния улично-дорожной сети (ст. 263.1 УК РФ[1]). Вся совокупность элементов ее составляющих, а также их состояние должны быть выявлены при проведении осмотра места происшествия и зафиксированы в протоколе этого следственного действия, следует также произвести фиксацию с помощью фото-, видеозаписи».

Следует положительно оценить возможности эмпирического метода исследования, связанного с изучением материалов судебной практики, а также статистических данных. Выделим следующий вывод автора: «Сведения о транспортно-эксплуатационном состоянии улично-дорожной сети, на которой произошло ДТП, могут быть получены следователем в: а) соответствующем подразделении ГИБДД; б) соответствующем подразделении Федерального дорожного агентства. Его представители в составе комиссии, проводят проверки по выявлению возможного влияния дорожных условий на возникновение ДТП.[2] Проведенный нами анализ уголовных дел выявил наличие справок о транспортно-эксплуатационном состоянии улично-дорожной сети, на которой произошло ДТП, в 1 % случаев (здесь и далее, архив Краснодарского краевого суда и районных судов Краснодарского края. Дело № 1-247/2013, 1-262/2015, 1-123/2015 и др.). Соответственно транспортно-эксплуатационное состояние улично-дорожной сети, совершенно необоснованно исключается следователями из причин ДТП».

Таким образом, выбранная автором методология в полной мере адекватна цели исследования, позволяет изучить все аспекты темы в ее совокупности.

Актуальность.

Актуальность заявленной проблематики не вызывает сомнений. Имеется как теоретический, так и практический аспекты значимости предложенной темы. С точки зрения теории тема методики расследования дорожно-транспортных преступлений. Известно, что подобные преступления в России не редкость, что приводит к необходимости обеспечения безопасности. Сложно спорить с автором в том, что «ряд положений методики расследования дорожно-транспортных преступлений требуют дальнейшей доработки, обусловленной такими обстоятельствами, как сложность механизма данной группы преступлений, значительная по объему следовая картина места происшествия и др. Поэтому познавательно-поисковая деятельность следователя при расследовании данной группы преступлений сложна и многопланова, что в свою очередь предполагает разработку научно-практических рекомендаций, направленных на ее модернизацию».

Приводимые автором в статье примеры из судебной практики, а также статистические данные наглядно демонстрирует этот вопрос.

Тем самым, научные изыскания в предложенной области стоит только поприветствовать. Научная новизна.

Научная новизна предложенной статьи не вызывает сомнений. Во-первых, она

выражается в конкретных выводах автора. Среди них, например, такой вывод:

«нами была выявлена неполнота изучения следователями транспортно-эксплуатационного состояния улично-дорожной сети при расследовании дорожно-транспортных преступлений, а также неиспользование всего комплекса средств изучения обстановки места происшествия. Кроме того, имеет место незначительное применение следователями информационных технологий для определения механизма дорожно-транспортного преступления. Время, затраченное на назначение и производство судебных экспертиз для установления данного обстоятельства, зачастую не позволяют следователю оперативно упорядочить расследование, создать его структуру, результатом этого может стать неверное определение им направления производимого расследования. На наш взгляд, верным направлением в решении данной проблемы является более активное использование информации, фиксируемой техническими средствами объективного контроля (многофункциональными автоматизированных систем, в которых имеется функция регистрации и розыска криминалистически значимых объектов; камер наружного наблюдения установленных на зданиях учреждений, организаций, предприятий, жилых домов и т.д. в угол обзора, которых попадают участки улично-дорожной сети; видеорегистраторов, установленных на автотранспорте), а также реализация и внедрение в следственную деятельность программы компьютерного моделирования механизма ДТП».

Указанный и иные теоретические выводы могут быть использованы в дальнейших научных исследованиях.

Во-вторых, автором предложены идеи по повышению эффективности познавательно-поисковой деятельности следователя при изучении обстановки и механизма дорожно-транспортных преступлений. Приведенные выводы могут быть полезны следователям и иным специалистам в рассматриваемой сфере.

Таким образом, материалы статьи могут иметь определенных интерес для научного сообщества с точки зрения развития вклада в развитие науки.

Стиль, структура, содержание.

Тематика статьи соответствует специализации журнала «Полицейская деятельность», так как она посвящена правовым проблемам, связанным с расследованием дорожно-транспортных преступлений.

Содержание статьи в полной мере соответствует названию, так как автор рассмотрел заявленные проблемы, достиг цели исследования.

Качество представления исследования и его результатов следует признать в полной мере положительным. Из текста статьи прямо следуют предмет, задачи, методология и основные результаты исследования.

Оформление работы в целом соответствует требованиям, предъявляемым к подобного рода работам. При этом в конце статьи приведен список нормативно-правовых актов, что не предусмотрено требованиями издательства. Следует привести оформление сносок на правовые акты в соответствие с этими требованиями.

Библиография.

Следует высоко оценить качество использованной литературы. Автором активно использована литература, представленная авторами из России (Герасимов В.Н., Алексеев А.А., Завгородний И.К., Зеленский В.Д., Владимиров С.В. и другие). Многие из цитируемых ученых являются признанными учеными в области методики расследования дорожно-транспортных преступлений. Хотело бы отметить использование автором большого количества материалов судебной практики, что позволило придать исследованию правоприменительную направленность.

Таким образом, труды приведенных авторов соответствуют теме исследования, обладают признаком достаточности, способствуют раскрытию различных аспектов темы.

Апелляция к оппонентам.

Автор провел серьезный анализ текущего состояния исследуемой проблемы. Все цитаты ученых сопровождаются авторскими комментариями. То есть автор показывает разные точки зрения на проблему и пытается аргументировать более правильную по его мнению.

Выводы, интерес читательской аудитории.

Выводы в полной мере являются логичными, так как они получены с использованием общепризнанной методологии. Статья может быть интересна читательской аудитории в плане наличия в ней систематизированных позиций автора применительно к вопросам повышения эффективности познавательно-поисковой деятельности следователя при изучении обстановки и механизма дорожно-транспортных преступлений.

Таким образом, статья может быть рекомендована к публикации после устранения замечания, связанного с оформлением сносок на нормативно-правовые акты. Их не следует указывать после статьи.

На основании изложенного, суммируя все положительные и отрицательные стороны статьи

«Рекомендую отправить на доработку»