

На правах рукописи

Хачатрян Эдуард Григорьевич

**ПРОБЛЕМЫ ЭКСПЕРТНЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ ПРИ
РАССЛЕДОВАНИИ НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО
ДВИЖЕНИЯ**

Специальность 12.00.09 – уголовный процесс, криминалистика;
оперативно-розыскная деятельность

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
кандидата юридических наук

Краснодар 2012

Работа выполнена на кафедре криминалистики и правовой информатики Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего профессионального образования «Кубанский государственный университет»

Научный руководитель: доктор юридических наук, профессор
Брылев Виктор Иванович

Официальные оппоненты: **Рычкалова Лариса Алексеевна**
доктор юридических наук, доцент, профессор
Всероссийского института повышения квалификации сотрудников МВД РФ
Левченко Ольга Владимировна
доктор юридических наук, профессор,
заведующая кафедрой криминалистики и информатизации правовой деятельности
ФГБОУ ВПО «Оренбургский государственный университет»

Ведущая организация: **Федеральное государственное казенное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Краснодарский университет Министерства внутренних дел Российской Федерации»**

Защита состоится 20 мая 2012 года в 14 часов на заседании диссертационного совета Д 212.101.02 при ФГБОУ ВПО «Кубанский государственный университет» по адресу: 350000, г. Краснодар, ул. Рашпилевская, 43, зал заседаний Совета (2 этаж).

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке ФГБОУ ВПО «Кубанский государственный университет» (350040, г. Краснодар, ул. Ставропольская, 149).

Автореферат разослан « ____ » апреля 2012 года

Ученый секретарь
диссертационного совета
к.ю.н., доцент

М.В. Феоктистов

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы диссертационного исследования. В связи с увеличением автомобильного парка, объемов перевозимых грузов, а также интенсивностью движения, возрастает число нарушений правил дорожного движения, которые являются одним из видов правонарушений, формирующих особую категорию преступлений против общественной безопасности и общественного порядка. Так, за 2011 год в России зарегистрировано 27302 преступлений этого вида (по сравнению с прошлым годом +3,8%). Осталось нераскрыто 4127 преступлений, раскрываемость составила 81,1%. Выявлено 22870 (+1,4)) лиц, совершивших данные преступления. Несмотря на небольшой удельный вес в общей структуре преступности (1,1%), исследуемая категория преступлений причиняет государству и гражданам значительный материальный ущерб, опасна для здоровья, при гибели двух и более лиц, особенно детей, вызывает большой общественный резонанс, становится достоянием средств массовой информации и общественных организаций. На дорогах в результате нарушений правил дорожного движения в 2011 году погибло 27953 (+5,2%) человек, значительному количеству граждан причинен тяжкий вред здоровью.

Расследование нарушений правил дорожного движения имеет специфические особенности, обусловленные необходимостью привлечения значительного объема специальных знаний, производством разнообразных по природе, в том числе сложных в техническом отношении, видов экспертиз. При расследовании нарушений правил дорожного движения все большее значение приобретает использование в процессе выявления, закрепления и исследования доказательственной информации научно-технических средств и методов, позволяющих представлять следствию и суду объективные данные.

Судебная, следственная, экспертная практика о нарушениях правил дорожного движения, несмотря на очевидную необходимость эффективного использования института специальных знаний, осуществляется с серьезными недостатками процессуального, организационного, методического характера.

Современное состояние теоретических и научно-методических основ судебной экспертизы свидетельствует о возможности значительного расширения сферы использования специальных знаний в области расследования нарушений правил дорожного движения.

Краснодарский край является горным комплексом со всей совокупностью присущих высокогорью природных климато-метеорологических факторов, оказывающих значительное влияние на человеческий организм. Необходимы исследования, посвященные комплексному изучению функционального состояния и работоспособности людей, занимающихся операторской (водительской) деятельностью в условиях высокогорной местности. Решение этих вопросов имеет не только теоретическое значение, но оно чрезвычайно важно с практической точки зрения, особенно в сфере оценки профессионально важных качеств водителя при возникновении опасных ситуаций и принятия по ним решений.

Проведенное исследование свидетельствует о необходимости на современном этапе разработке конкретных рекомендаций по повышению эффективности использования экспертных исследований при расследовании исследуемых преступлений.

Степень научной разработанности проблемы.

Проблемы использования специальных знаний и экспертных исследований в расследовании преступлений серьезно анализировались в научных трудах Т.В. Аверьяновой, Р.С. Белкина, В.М. Быкова, Т.С. Волчецкой, А.И. Винберга, Г.И. Грамовича, А.В. Гусева, А.В. Дулова, О.В. Евстигнеева, С.Н. Еремина, В.П. Зезянова, Г.Г. Зуйкова, Л.М. Исаева, А.М. Ильина, Ю.А. Калинкина, Ю.Г. Корухова, Н.П. Майлис, В.Н. Махова, Г.Е. Морозова, Н.К. Орлова, Е.Р. Россинской, Е.В. Селиной, В.А. Снеткова, И.Н. Сорокотягина, В.В. Степанова, И.И. Трапезникова, Л.Г. Шапиро, С.А. Шейфера, В.И. Шиканова, А.А. Эксархопуло, А.А. Эйсмана и других известных ученых.

Комплексные исследования по использованию специальных познаний при расследовании дорожно-транспортных происшествий проводились группой авторов (Г.А.Еленюк, П.П. Ищенко, Ю.Ю. Ярославль. Караганда.1987.), В.Р. Гайнельзяновой «Использование специальных знаний при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» (Челябинск. 2012.), Г.А. Мозговых «Трасологическая экспертиза по делам о дорожно-транспортных происшествиях» (Алма-Ата. 1970); В.А. Городокиным «Использование специальных автотехнических знаний при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» (Екатеринбург. 2009).

Научные труды указанных и других авторов, конечно же, имеют несомненную ценность и важное практическое значение, поскольку учеными внесены существенный вклад в разработку различных аспектов этой проблемы. Однако проведенные исследования, несмотря на предпринятые попытки, закономерно не охватывают всех проблем комплексных экспертных исследований при расследовании нарушений правил дорожного движения, а по ряду вопросов носят дискуссионный характер. В работах не уделялось внимания особенностям расследования нарушений правил дорожного движения в высокогорной местности.

Объектом диссертационного исследования являются теоретические и практические проблемы экспертных исследований при расследовании нарушений правил дорожного движения, а также использование научных данных в области психофизиологии труда водителей в условиях высокогорной местности.

Предметом диссертационного исследования являются закономерности производства судебных экспертиз и использования экспертных исследований при расследовании нарушений правил дорожного движения, в том числе в условиях высокогорной местности.

Основной целью диссертационного исследования является дальнейшая научная разработка комплекса положений, эффективных теоретических и практических рекомендаций, направленных на дальнейшую оптимизацию экспертных исследований при расследовании нарушений правил дорожного движения. Для достижения указанной цели сформулированы следующие основные задачи:

1. Изучить и провести анализ научных концепций о понятии и формах использования специальных знаний в уголовном судопроизводстве и при расследовании нарушений правил дорожного движения.

2. Выявить организационные и методические ошибки практики назначения и производства судебных экспертных при расследовании нарушений правил дорожного движения.

3. Выявить особенности применения специальных познаний при установлении и исследовании причинно-следственных связей механизма нарушения правил дорожного движения.

4. Определить современные возможности информационного обеспечения экспертных исследований при расследовании нарушений правил дорожного движения в целях выработки конкретных предложений по перспективному использованию информационных средств автоматизации и совершенствованию функционирования справочно-вспомогательных учетов для более эффективного расследования исследуемых преступлений.

5. Выявить особенности назначения судебной инженерной психофизиологической экспертизы в условиях высокогорной местности.

6. Определить задачи и особенности назначения судебно-автотехнической и иных видов экспертиз при расследовании нарушений правил дорожного движения.

7. Обосновать предложения по совершенствованию производства комплексной экспертизы и установления механизма нарушения правил дорожного движения.

Методологическую основу диссертационного исследования составил всеобщий и универсальный диалектический метод познания объективной действительности, а также общенаучные и частно-научные методы познания: формально-логический, системно-структурный, статистического анализа, социологический, анализ и синтез, индукция и дедукция, аналогия; методы наблюдения, мысленное моделирование, сравнение, анкетирование, интервьюирование, реализовывались другие способы научного познания.

Нормативной основой исследования являются положения Конституции РФ, федеральных конституционных законов, федеральных законов, действующее уголовно-процессуальное законодательство РФ, международные правовые акты, Указы и распоряжения Президента РФ, постановления Правительства РФ по вопросам борьбы с преступностью, определения Конституционного и Верховного судов РФ; нормативно-правовые акты Следственного Комитета РФ, Прокуратуры и МВД РФ.

Теоретическую основу исследования составляют труды ведущих ученых в области криминалистики, судебной экспертизы, уголовного процесса, психологии и других разделов современной науки.

Научная обоснованность и достоверность результатов исследования, выводов и рекомендаций определяется эмпирическими данными, полученными в процессе анализа и обобщения судебной практики, изучения и обобщения 210 прекращенных и рассмотренных судами Краснодарского края в 2000-2011 гг. уголовных дел о нарушениях правил дорожного движения и эксплуа-

тации транспортных средств, результатами интервьюирования 85 следователей и 90 экспертов органов внутренних дел, а также личный опыт соискателя в области юриспруденции.

Научная новизна исследования обусловлена тем, что она является одним из немногих монографических исследований проблем экспертных исследований при расследовании нарушений правил дорожного движения. На основе проанализированного теоретического и практического материала исследованы организационные и методические ошибки практики назначения и производства судебных экспертиз, а также применение специальных познаний при установлении и исследовании причинно-следственных связей механизма нарушения правил дорожного движения. Совокупность разработанных в работе положений, соответствующих современным условиям, позволило проанализировать возможности информационного обеспечения экспертных исследований. Новизну характеризует и комплексный подход в исследовании особенностей назначения судебной инженерно-психофизиологической экспертизы, а также анализ психофизиологических особенностей поведения водителей транспортных средств в условиях высокогорной местности. Критерием новизны являются разработанные конкретные теоретические и методические предложения по совершенствованию судебно-автотехнической, комплексной и других видов экспертных исследований при расследовании нарушений правил дорожного движения.

Основные положения, выносимые на защиту:

1. Классификация современных форм использования судебно-автотехнических познаний при расследовании нарушений правил дорожного движения: а) по источнику регулирования использования судебно-автотехнических познаний; б) по процессуальному статусу субъекта использования судебно-автотехнических познаний; в) по значению результатов, полученных при использовании судебно-автотехнических познаний; г) на процессуальные (назначение и производство судебной автотехнической экспертизы, участие специалиста автотехника в проведении следственных действий, допрос эксперта автотехника); д) не процессуальные формы (использование следователем собственных знаний в области судебной автотехники, получение следователем справок и консультаций от предприятий, учреждений или специалиста в области автотехники, использование материалов проверок, имеющихся в автотехнике документации и др.).

2. Использование системы специальных знаний при исследовании особенностей труда водителей транспортных средств и анализ психофизиологических особенностей их поведения в условиях высокогорной местности.

3. Формирование системы информационного обеспечения судебно-экспертных учреждений в виде справочно-вспомогательных учетов.

4. Особенности проведения экспертных исследований, в том числе комиссионной и комплексной экспертизы как перспективных направлений при расследовании нарушений правил дорожного движения.

5. Предложение о производстве судебных автотехнических экспертиз о нарушениях правил дорожного движения до возбуждения уголовного дела, в связи с чем ст. 195 УПК РФ дополнить положением «в случаях не терпящих отлага-

тельства, судебная экспертиза может быть назначена и проведена до возбуждения уголовного дела».

6. Предложение отнести к источникам доказательств по исследуемой категории дел: записи видеокамер, работающих в автоматическом режиме; объяснения потерпевших, у которых высока вероятность летального исхода.

Теоретическая и практическая значимость результатов исследования определяется разработкой проблем развития института судебной экспертизы при расследовании нарушений правил дорожного движения; возможностью дальнейших научных исследований в этой области и создания современного информационного обеспечения экспертных исследований в целях их мобильного применения правоохранительными и экспертными органами; возможностью использования основных выводов и положений исследования в учебном процессе юридических вузов; в системе повышения квалификации практических работников; в использовании результатов на совещаниях и семинарах, посвященных проблемам расследования преступлений; при разработке учебных программ по дисциплинам «Криминалистика», «Судебная экспертиза» и иным специальным курсам; для совершенствования правосудия в процессе разработки нормативных актов.

Апробация и внедрение в практику результатов исследования.

Основные положения диссертации обсуждались на кафедре криминалистики и правовой информатике Кубанского государственного университета, нашли отражение в пяти публикациях автора в ведущих рецензируемых журналах. Результаты диссертационного исследования апробированы в учебном процессе Кубанского государственного университета и в практической деятельности Экспертно-криминалистического центра при ГУВД Краснодарского края, что подтверждается актами о внедрении.

Структура диссертации соответствует целям и задачам исследования. Работа состоит из введения, трех глав, состоящих из шести параграфов, заключения и списка использованных источников.

СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во **введении** обосновывается актуальность темы исследования, рассматривается степень ее разработанности, определяется объект, предмет, цели и задачи, методологическая, теоретические основы и нормативная база исследования, раскрывается научная новизна, обоснованность и достоверность, теоретическая и практическая значимость результатов работы, формулируются основные положения, выносимые на защиту, приводятся результаты апробации и внедрения в практику и в учебный процесс.

Первая глава «Общетеоретические положения экспертных исследований» посвящена подробному анализу УПК РФ, ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации», различных точек зрения ученых, касающиеся понятия специальных знаний (познаний) в уголовном судопроизводстве. Автор отмечает, что оба термина «специальные знания» и «специальные познания» имеют право на существование, однако поддержи-

вает точку зрения Е.В. Селиной, что термин «специальные познания» по своему объему шире и наиболее точный, охватывающий собственно знания, навыки и умения.

В работе рассматриваются точки зрения ученых на понятия «специалист» и «эксперт», имеющих существенное расхождение во взглядах. Отмечается, что одна и та же или смежные области познаний могут быть востребованы при расследовании преступления по-разному, путем участия в следственных действиях, как эксперта, так и специалиста или их обоих. Однако, оценка результатов их деятельности различна.

Анализируются различные формы использования специальных знаний в расследовании преступлений. Автор, не останавливаясь на довольно подробно изученной форме использования специальных знаний – привлечение специалиста к производству следственных действий, обращает внимание на важности судебной экспертизы. Совокупность всей системы знаний, обслуживающей криминалистическую экспертизу, объективно свидетельствует о том, что потребности привлечения данных различных наук в целях решения криминалистических экспертных задач повсеместно удовлетворяются посредством реализации принципа криминалистической трансформации. Именно этот принцип позволяет выделить криминалистику в основную научно-теоретическую базу криминалистической экспертизы. Рассматриваются различные взгляды ученых о сущности научных основ судебных экспертиз и возможных вариантах ее развития.

Делается аргументированный вывод, что общая теория судебной экспертизы является прикладным научным знанием, поскольку она решает задачи познания закономерностей объективной действительности для достижения конкретных результатов, направленных на совершенствование практической деятельности в сфере судебной экспертизы. В данном случае речь идет о систематизированном научном знании, имеющим своей целью разработку и внедрение определенных систем для использования в судопроизводстве экспертных научных знаний.

В работе особое внимание уделяется развитию закономерности становления института судебной экспертизы, ее правового, организационного и методического обеспечения как отрасли научного знания и практической деятельности, рассматриваются дискуссионные вопросы о понятии предмета и объекта экспертизы.

Автор придерживается точки зрения о производстве судебной экспертизы по делам о нарушениях правил дорожного движения до возбуждения уголовного дела.

Вторая глава **«Организационные и правовые аспекты экспертных исследований при расследовании нарушений правил дорожного движения»** состоит из двух параграфов.

В первом параграфе «**Применение специальных познаний при установлении и исследовании причинно-следственных связей механизма нарушения правил дорожного движения**» автором, на основе анализа следственной и судебной практики, анализируются организационные и методические ошибки практики назначения и производства судебных экспертиз при расследовании нарушений правил дорожного движения.

Обосновывается понимание, что вопрос о целесообразности назначения экспертизы для установления факта, который может быть установлен также другими доказательствами, должен решаться на основе оценки степени доказанности факта, характера доказательств, подтверждающих его наличие, с учетом перспективы их проверки в судебном заседании. Автор обращает внимание на актуальных вопросах применения специальных знаний при установлении и исследовании причинно-следственных связей механизма нарушения правил дорожного движения.

Делается вывод, что в событии нарушения правил дорожного движения находят свое проявление законы механики движения, закономерности работы механизмов и узлов транспортного средства, психофизиологические закономерности восприятия и реагирования водителя на опасность, возникающую при различных дорожно-транспортных ситуациях. Изложенные законы и закономерности составляют существо процессов аварийного взаимодействия в событии дорожно-транспортного происшествия. Поэтому механизм нарушения правил дорожного движения определяется как совокупность промежуточных процессов, которые, взаимодействуя между собой, формируют процесс развития нарушения правил дорожного движения и определяют его последствия. Данное определение механизма нарушения правил дорожного движения в большей степени относится к технической стороне, хотя этот механизм относится к криминальным событиям и используется в методике экспертного исследования указанного вида преступления.

Автор подчеркивает, что для совершенствования расследования и доказывания хода события происшествия необходим детальный анализ механизма дорожно-транспортного происшествия, который целесообразно дифференцировать на несколько основных стадий развития опасного события: возникновение опасной ситуации, ответная реакция водителя, аварийная ситуация, событие происшествия, последствия происшествия (финальная стадия), факторы, способствующих нарушению безопасности движения.

Рассматривая схему и анализируя конкретное дорожно-транспортного происшествия, можно сделать вывод, что некоторые стадии развития опасного события могут меняться местами. Так, например, в одних случаях исходная стадия возникновения опасной ситуации сразу же может быть в виде аварийной ситуации в управляемой и не управляемой фазе транспортного средства. Все зависит от конкретной реальной ситуации, возможности водителя предотвра-

тить опасную ситуацию, угрожающую происшествием. В каждой стадии развитие аварийного события зависит от интенсивности и характера возникающих факторов, способствующих нарушению безопасности движения.

Время и пространство, необходимые для адекватного сопоставимого с угрозой наступления аварийной обстановки и ответного реагирования водителя в системе Водитель-Автомобиль-Дорога-Среда. Касаясь элементов указанной системы, следует отметить, что при расследовании дел о нарушении правил дорожного движения наиболее часто возникает необходимость установить обстоятельства, характеризующие техническую сторону механизма дорожно-транспортного происшествия, вытекающие из материального субстрата, структуры (устройства, строения) или функции ТС (его механизмов, устройств).

Исследования эксперта, специализирующегося в области экспертизы по делам по делам о нарушениях правил дорожного движения, базирующиеся на анализе механизма следообразования, по своей методологической направленности близко примыкают к криминалистическим исследованиям.

Многообразие вариантов возникновения следов при дорожно-транспортных происшествиях, их различный характер, равно как и различие заложенной в них информации, позволяет их классифицировать на: 1) следы с места происшествия; 2) следы и повреждения на техническом средстве; 3) следы на одежде потерпевших от дорожно-транспортных происшествиях; 4) следы на теле пострадавшего. Решающее значение имеет сохранение информативности следов, их своевременный осмотр, фиксация, изъятие, изучение.

Рассматривая с положительной стороны проведение автотехнической экспертизы на месте происшествия, которая давала бы результаты повышенной достоверности и научной обоснованности ее результатов, автор отмечает и отрицательные стороны этой экспертизы. Имеется опасность, во-первых, смешения полномочий следователя, который формирует экспертные задачи, представляющего необходимые исходные данные и производящего оценку заключения эксперта, с полномочиями эксперта по полному и всестороннему исследованию представленных в его распоряжение объектов и доказательственной информации; во-вторых, смешения полномочий следователя и специалиста, способствующих собиранию и первичному изучению материалов, предназначенных для экспертного исследования.

Рассматривается методика проведения ситуационной экспертизы, которая должна определять оптимальный порядок одновременного исследования одних и тех же или разных объектов специалистами в различных областях знания для решения общей задачи.

Ситуалогические автотехнические судебные экспертизы назначаются в целях анализа: 1) события транспортного происшествия на основе применения технических и иных специальных знаний и научного обоснования особенностей механизма аварийного происшествия в целом или отдельных стадий его

развития; 2) совокупности исходных данных, отражающих отдельные обстоятельства аварийного события, и сведения их к одной генетически связанной системе, раскрывающей ситуацию происшествия: ее реконструирования и моделирования; 3) реконструкции и моделей обстоятельств транспортного происшествия, восстанавливаемых следователем на основе сведений, полученных в процессе допроса участников происшествия.

В работе подчеркивается, что по делам о нарушениях правил дорожного движения, имеет место обязательное установление причинно-следственной связи и механизма события. Рассматриваются точки зрения ученых по этому дискуссионному вопросу. Особое внимание при расследовании отводится субъективной стороне дорожно-транспортного происшествия. Причем к числу лиц – участников ДТП – относятся не только водители транспортных средств, но и третьи лица. Большинство авторов исходит из того, что механизм ДТП, рассматриваемый в техническом аспекте, представляет собой сложную систему, включающую элементы системы Водитель-Автомобиль-Дорога-Среда и связь между ними на всех стадиях ДТП.

Во втором параграфе **«Современные возможности информационного обеспечения экспертных исследований при расследовании нарушений правил дорожного движения»** автором отмечаются точки зрения ученых на определение понятия информации. Такая информация, которая используется в судопроизводстве для установления истины по делу является доказательственной и для ее сбора, хранения, поиска и передачи информации в современных условиях требуется автоматизированный учет. Компьютеризация повышает оперативность и эффективность криминалистических информационно-поисковых систем, поэтому она должна занять важное место в деле повышения значимости вещественных доказательств, их всестороннего и полного использования в доказывании, чему как раз будет способствовать внедрение в судебную-экспертную деятельность достижений современных технологий и, прежде всего, информационных.

Одним из условий интенсификации процесса экспертного исследования и повышения его результативности является своевременное и полное обеспечение эксперта необходимой справочной информацией. Современное состояние и развитие информационных систем позволяет намного увеличить объем научной информации, используемой для экспертного анализа. Полученная информация является переходом от простого отбирания и собирания данных к их аналитико-синтетической обработке и созданию экспертных информационных систем. Информационная деятельность экспертов на этом этапе не ограничивается только формированием информационной базы банков данных, а включает в себя языковые и программные средства, обеспечивает эффективность функционирования информационно-поисковой системы. В структуру информационно-поисковой системы включается информационный массив и справочно-

поисковый аппарат, который позволяет производить не только поиск источников информации, но и конкретных сведений, непосредственно отвечающих на запрос экспертов. Важным этапом практики информационного обеспечения судебных экспертиз по делам о нарушениях правил дорожного движения является повсеместное формирование на базе ЭВМ автоматизированных информационных поисковых систем. В настоящий момент назрела острая необходимость интеграции всех автономно существующих автоматизированных систем в одну общую систему информационного обслуживания, которая должна стать информационной системой высшего звена. Такая интеграция информационной системы смогла бы осуществлять обслуживание экспертов на всех уровнях системы судебно-экспертных учреждений и удовлетворить запрос экспертов как в режиме ретроспективного поиска (запрос-ответ), так и в режиме избирательного распределения информации.

Одним из этапов автоматизации судебно-экспертной деятельности является создания программ, позволяющей проводить диагностические и идентификационные исследования, например, трасологические (по следам автошин, фар рассеивателей, кусочков бамперов и т.п.).

Следующим этапом автоматизации судебно-экспертной деятельности является разработка программных комплексов автоматизированного решения экспертных задач, а также вспомогательные расчеты по формулам и алгоритмам, которые необходимы для установления скорости движения транспортного средства на конкретном участке дороги, моделирование наезда транспортного средства на пешехода и т.п. В экспертной практике нашли применение системы и программы автоматизированного производства экспертиз, разработанные РФЦСЭ (ВНКИСЭ): "Атоэкс-3", "Экспертиза-4", "Юз", "Трасса", "Авто-граф" и др.

Автоматизированные системы, применяемые при производстве экспертизы наезда технического средства на пешехода, позволяют, например, получить ответы на вопросы: а) при неограниченной обзорности и видимости пешехода; б) при обзорности, ограниченной подвижным техническим средством;

Анализируется применение программных комплексов зарубежных производителей. Такие как программа динамического моделирования механизма движения технического средства и столкновений "PC-CRASH", программа преобразования двухмерных изображений "PC-RECT", программа анализа и реконструкции дорожно-транспортного происшествия "CARAT-3". Carat-3 – компьютерная программа, с помощью которой можно выполнять имеющие место в работе эксперта-автотехника расчеты по анализу и реконструкции дорожно-транспортных происшествий. CARAT (Computer Assisted Reconstruction of Accidents in Traffic) позволяет: моделировать движение автотранспортных средств (АТС) и других объектов в динамическом и кинематическом режимах, вести анализ столкновений; применяя интегрированную графическую программу создавать и сохранять собственные графические изображения (схема

ДТП, рисунки, диаграммы), использовать числовые фотоснимки и отсканированные иллюстрации, трансформировать в чертеж результаты измерений на месте ДТП; использовать интегрированную базу технических данных АТС и их изображений (проекций), а также изображений других объектов. Анализ столкновений является одной из наиболее сильных сторон программного модуля.

В программе CARAT можно анализировать четыре типа столкновений: два типа расчета вперед (столкновение без проскальзывания в контакте и с учетом проскальзывания); два типа расчета назад (расчет, основанный на законе сохранения количества движения и на основе сохранения энергии).

Для анализа столкновений используется классическая теория удара, которая, несмотря на применяемые упрощения, дает достаточно точные результаты, поскольку в программном модуле используется подтвердившая себя на практике теория соударений автомобилей на основе так называемого метода эквивалентной энергии (EES – Energy Equivalent Speed).

Анализ моделирования crash-тестов (когда были известны, либо достаточно точно могли быть измерены некоторые важнейшие параметры) при помощи программы CARAT показал, что при правильном подборе отражающих реальную ситуацию исходных данных, моделируемый механизм столкновения автотранспортных средств и их движения после соударения достаточно точно отображают действительный механизм происшествия.

Существенно улучшают положение дел специализированные системы поддержки судебной экспертизы. При посредстве систем такого рода эксперт получает возможность правильно описать, классифицировать и исследовать предоставленные на экспертизу вещественные доказательства, определить стратегию производства экспертизы, грамотно провести необходимые исследования в соответствии с рекомендованными методиками, подготовить и сформулировать экспертное заключение.

Рассматривая современный этап информационной деятельности судебно-экспертных учреждений, следует считать перспективной практику информационного обеспечения экспертного исследования. Проведенная параллель этапов оснащения судебно-экспертных учреждений информационными технологиями, позволила сформулировать практические рекомендации по эффективному использованию информационных систем в судебных экспертизах по делам о нарушениях правил дорожного движения.

Задачами криминалистической информации на современном этапе, является: 1) изучение свойств используемой в криминалистической науке и практике информации, позволяющий осуществлять все связанные с ней процессы; 2) определение структуры информации для последующей разработки методов ее собирания, хранения, обработки, поиска и использования; 3) изучения и разработка основ информационных процессов, сбор и классификация информации; 4) разработка методов анализа семантической (смысловой) информации: опре-

деление критериев оценки содержания информации в источниках; разработка методов извлечения наиболее существенной информации; разработка методов обработки информации; 5) фиксация информации на различных материальных носителях; 6) создание информационных языков, способ фиксации и кодирования; 7) разработка методов построения различных информационных систем; 8) изучение возможностей разработки методических основ, принципов и условий автоматизации информационных процессов, призванных повысить эффективность деятельности по расследованию, раскрытию и предупреждению преступлений.

Экспертная информационно-поисковая система, как и криминалистическая система, является системой специального назначения, так как она функционирует в особой сфере деятельности и направлена на борьбу с преступностью и ее целевое назначение неотделимо от задач уголовного судопроизводства. Эти факторы должны быть решающими при определении структуры и организации экспертных информационно-поисковых систем, а также должны учитываться при определении основной классификации экспертных информационно-поисковых систем.

По функциональному назначению экспертные информационно-поисковые системы подразделены в зависимости от объемов экспертизы, для исследования которых они предназначены (например, экспертные информационно-поисковые системы «следы колес», «образцы стекол фар» и т.п.). При решении вопроса о том, какая экспертная информационно-поисковая система должна быть создана, следует учитывать экспертные задачи, для решения которых они предназначены.

Третья глава **«Назначение судебных экспертиз при расследовании нарушений правил дорожного движения»** состоит из четырех параграфов.

В первом параграфе **«Особенности назначения судебной инженерной психофизиологической экспертизы в условиях высокогорной местности»** автором отмечается, что комплекс индивидуальных качеств водителя условно можно разделить на три сферы: психофизические, психологические особенности водителя и его личностные характеристики. Основные качества, относящиеся к психофизической сфере - показатели реакции, особенности восприятия, состояние и особенности анализаторов, свойства нервной системы; психологическими являются особенности эмоционально-волевой сферы, характеристика внимания, уровень квалификации водителя, характеристика его профессионального мышления и навыков, в личностной сфере выделяются особенности отношения водителя к труду, другим, себе, затрудняющие или искажающие правильную оценку ситуации и действия в ней.

При расследовании нарушений правил дорожного движения основную роль играет психофизиологическая сфера: из ее качеств - реакция и восприятие водителя. Особенности психофизиологической сферы водителя в целом и каж-

дое качество в отдельности в частности позволяют водителю оценить дорожно-транспортную ситуацию, условия движения и адекватно на них реагировать.

Наряду со свойствами реакции восприятия, большая роль в инженерно-психофизиологических исследованиях и в классификации психофизиологических свойств отводится исследованию свойств нервной системы водителя. Здесь определяют индивидуально-типологические характеристики нервных процессов (их уравновешенность, подвижность, лабильность, динамичность) и силу нервной системы. Сила, динамичность и уравновешенность нервной системы определяются с помощью электроэнцефалографической методики.

В работе рассматриваются факторы высокогорной местности, существенно влияющие на физиологическое состояние организма водителя: а) понижение атмосферного давления; б) понижение парциального давления кислорода; в) влажность; г) температура; д) возросшая интенсивность солнечной радиации; е) электрические условия (ионизация воздуха). Каждый фактор имеет самостоятельное биологическое значение, однако водитель реагирует не на каждый из этих факторов в отдельности, а на всю их совокупность.

Отмечается, что значительную роль на дорожно-транспортные происшествия играет процесс адаптации водителя к условиям высокогорья, который условно подразделяется на 3 фазы: 1. Аварийная фаза - первые 2-3 недели пребывания в горах характеризуется интенсификацией функций, связанных с транспортировкой кислорода в организм; 2. Переходная фаза – «неустойчивая» акклиматизация, длительность которой в зависимости от высоты и функционального состояния организма варьирует в широких пределах от месяца до нескольких лет; 3. Фаза полной акклиматизации, или экономного приспособления - характеризуется стабилизацией функций кардиореспираторивной системы на несколько более низком, чем на предыдущей фазе, уровне.

Делается вывод, что в инженерно-психофизиологической экспертизе важное значение имеет время реакции водителя - это промежуток времени с момента появления в поле зрения водителя сигнала об опасности для движения до начала действия водителя на орган управления автотранспортного средства (тормозная педаль, рулевое управление, педаль подачи топлива).

На основе отечественных и зарубежных научных исследований подробно анализируются особенности труда водителей транспортных средств в высокогорных условиях. Отмечается, что были разработаны научно обоснованные рекомендации по работе водителей в условиях неблагоприятного комплексного воздействия факторов производственной среды в экстремальных природных условиях высокогорья.

В работе отмечается, что большое значение имеет неопределенность дорожной обстановки, вызывающая эмоциональную напряженность, сопровождающуюся повышением артериального давления и учащением пульса, изменениями электрокардиограммы, усиленной деятельностью надпочечников. Вслед-

ствие неопределенности дорожной обстановки водитель должен находиться в состоянии повышенной готовности к неожиданным дорожным ситуациям и экстренным действиям. Таким образом, в психофизиологическом отношении труд водителей транспортных средств требует способности к длительной концентрации внимания при монотонной работе и определенной степени нервно-эмоционального напряжения.

В работе анализируются основные психофизиологические параметры в характеристике труда водителей транспортных средств. Отмечается, что основу системной реакции в процессе деятельности составляют пять групп компонентов: энергетические, сенсорные, информационные, эффлекторные и активационные. Показатели всех этих компонентов интегрируют в себя результат взаимодействия основных психофизиологических характеристик и свойств, поддерживающих и обеспечивающих успешность работы водителя и в условиях высокогорья при решении одной и той же трудовой задачи влияние каждого из этих параметров на организм может быть различным.

В результате исследования автор пришел к выводу, что в условиях высокогорного климата нарушается концентрация внимания, ухудшается координация движения, увеличивается время зрительно-двигательной реакции, замедляется принятие решения в экстремальных ситуациях. Перечисленные факторы функциональной системы организма отрицательно сказываются на безопасности вождения транспортных средств в условиях высокогорья.

Судебная инженерная психофизиологическая экспертиза должна решать следующие вопросы: 1) установление возможности своевременной оценки данным водителем опасной ситуации; 2) время реакции водителя в зависимости от конкретной обстановки; 3) установление возможности неправильного восприятия водителем дорожной обстановки; 4) установление возможности предотвращения водителем дорожно-транспортного происшествия с учетом воздействующих на него психофизиологических обстоятельств; 5) исследование психофизиологического состояния пешехода, его восприятия и действия в конкретной дорожной обстановке.

Во втором параграфе **«Предмет объект, задачи и особенности назначения судебно-автотехнической экспертизы»** отмечается, что при расследовании состава автотранспортных преступлений приходится выяснять ряд технических вопросов, относящихся к состоянию и эксплуатации транспортных средств, организации движения и действий участников. Поэтому для выяснения реальной действительности требуется использование широкого спектра специальных знаний из различных областей науки и техники. Вопросы, решаемые судебно-транспортной экспертизой, подразделяются на три группы: 1) вопросы, которые позволяют установить механизм происшествия (например, скорость движения транспортного средства и пешехода к моменту происшествия, установление причиной связи между неисправностями транспортных средств и до-

рожным происшествием, установление причины заноса и опрокидывания транспортного средства и другие); 2) вопросы, относящиеся к оценке действий водителя по обеспечению требований безопасности дорожного движения (например, как следовало действовать водителю в конкретной ситуации с технической точки зрения, и мог ли водитель предотвратить данное происшествие в данной ситуации и другие); 3) вопросы, касающиеся установления причинной связи между действиями участников происшествия и наступившими последствиями.

Перед экспертами-автотехниками наиболее часто ставятся вопросы, которые требуют ответов, решаемых с помощью судебной автотехнической экспертизы: по определению скорости движения транспортного средства по следам его торможения; по определению технического состояния транспортного средства; по определению механизма и причин дорожно-транспортных происшествий; по определению соответствия действий водителя ПДД, согласно которым он должен был действовать во избежание наезда (столкновения) и т.п.

Для решения этих вопросов при производстве автотехнических экспертиз большую роль должно сыграть использование возможностей автоматизированных систем, компьютерных программ ориентированных на эксперта и следователя. Программы решают в автоматизированном режиме задачи, охватывающие современные возможности судебной автотехнической экспертизы, выдают информацию следователю о перечне вопросов, которые может решать эксперт относительно определенного вида дорожно-транспортного происшествия, консультирует его перечнем необходимых исходных данных, а также формулирует постановление о назначении экспертизы.

Надежность и отсутствие ошибок в расчетах при минимальных сроках производства экспертиз по делам о нарушениях правил дорожного движения открывают широкие возможности практического применения АИПС. В настоящее время представляется перспективным использование новой формы автоматизации в процессе обучения с игровыми ситуациями по расследованию нарушения правил дорожного движения, построенной на основе деловой игры, включающей необходимость решения тактических задач по проведению необходимых следственных действий, в том числе относящихся к назначению экспертизы и оценке ее результатов. Материал должен быть скомпонован как по отдельным следственным действиям, так и применительно к наиболее важным задачам, решаемым в процессе расследования. Надежность выводов судебной автотехнической экспертизы полностью зависит от достоверности исходных данных, полученных на месте происшествия.

Для получения и анализа некоторых исходных данных требуются специальные познания, которые устанавливает эксперт-автотехник. К таким данным относятся: коэффициент эффективности торможения, коэффициент сцепления шин с дорогой, коэффициент сопротивления качению время запаздывания действия тормозного привода и т.п.

В расследовании нарушений правил дорожного движения очень часто объектами экспертного исследования являются совокупность материалов и веществ: резина, стекло, пластмассы, горюче-смазочные материалы, лакокрасочные покрытия транспортного средства, волокна, почва, металлы и сплавы и т.п. Эти объекты могут быть исследованы с помощью эмиссионного спектрального анализа. Полученные результаты этих исследований веществ и изделий излагаются не только в форме синтезированного вывода, но и в виде фактических данных, которыми следователь при необходимости мог бы самостоятельно воспользоваться в процессе доказывания.

При назначении судебных экспертиз по делам о нарушениях правил дорожного движения на разрешение эксперта нередко ставятся вопросы, затрагивающие правовые аспекты действий участников ДТП. Ответы экспертов порой не ограничиваются просто ответами, и в своих заключениях они дают толкование Правил дорожного движения, что не входит в компетенцию судебной экспертизы. Перед экспертом рекомендуется ставить следующие вопросы: кто из водителей имел преимущественное право проезда данного не регулируемого перекрестка; если действия водителя не соответствовали Правилам дорожного движения, то каким именно.

В третьем параграфе **«Научно-методические основы отдельных видов экспертного исследования при расследовании нарушений правил дорожного движения»** анализируются исследования технического состояния транспортных средств.

Своеобразие экспертного исследования технического состояния транспортного средства состоит, прежде всего, в характере его задачи: на основе изучения технического состояния транспортного средства на момент исследования определить его техническое состояние на момент дорожно-транспортного происшествия, а также на будущее, т.е. ретроспективное и прогностическое состояние. Второй его особенностью является ситуационно-технический характер, так как транспортное средство изучается в тесной взаимосвязи с той ситуацией, в которой оно проявило себя. Исследовать техническое состояние транспортного средства экспертным путем - это значит определить степень эффективности функционирования и работоспособности его систем, влияющих на безопасность движения, а также выявить конкретную причину, время нарушения и возможность обнаружения этого нарушения водителем.

Представление о состоянии транспортного средства может быть получено двумя способами: 1) на основании его структурных параметров: установление наличия всех необходимых частей, узлов, механизмов, деталей, наличия требуемых конструктивно-функциональных связей между ними; изучение качественных и количественных характеристик элементов системы (направление структурного диагностирования); 2) на основании проверки транспортного средства конструктивно-заданных рабочих функций путем воздействия на органы его управления (направление функционального диагностирования). В процессе определения технического состояния транспортного средства отмеченные способы диагностирования используются во взаимосвязи, что обеспечивает получение необходимой информации.

Для проведения экспертной экспресс-диагностики тормозных систем определяют эффективность их действия, и полученные значения показателей сравнивают с нормативными. Поскольку экспертная диагностика имеет специфику в сравнении с автотранспортной, соответствующие методические рекомендации содержат две части: 1) методику определения экспертом параметров и 2) систему значений параметров торможения, выведенную из нормативов для использования в экспертной практике при анализе ДТП, происшедших в условиях, отличных от нормативных.

Подробно анализируется транспортно-трасологическое исследование.

К задачам дорожно-транспортной трасологии по делам о нарушениях правил дорожного движения следует отнести: определение механизма и последовательность образования следов, установление групповой принадлежности и тождества участвовавших в следообразовании объектов, установление взаимной принадлежности расчлененных частей и выяснение иных обстоятельств происшествия. В работе рассматриваются вопросы выяснения механизма столкновения транспортных средств. Данный вид экспертизы позволяет решить вопросы: каков механизм столкновения транспортных средств; какова последовательность возникновения повреждений (следов) при столкновении или ударе о преграду; каков угол взаимного расположения ТС в момент их первоначального контакта; где, относительно границ проезжей части, находится место столкновения (место наезда); в каком направлении двигалось транспортное средство в момент наезда; находилось в движении или было неподвижно ТС в момент столкновения с ним другого ТС.

Рассматриваются вопросы, которые ставятся перед экспертом при исследовании следов шин, определении модели автомобиля и его отождествление по отделившимся частям и деталям экспертными действиями можно установить, отождествлении автомобиля по следам контактного взаимодействия.

Отмечается, что возникают затруднения при исследовании динамики перемещения транспортных средств, потерявших управление, с определением механизма столкновения транспортных средств, двигавшихся с малой скоростью и т.д. Отсутствие ряда разработанных методик становится, как правило, основной причиной неполной информации, добываемой с места дорожно-транспортного происшествия, которая предоставляется в распоряжение эксперта для исследования этих следов.

В работе уделяется внимание судебной автодорожной экспертизе, которая направлена на исследование места происшествия, участка дороги, примыкающего к нему, дорожных условий на этом участке и взаимодействующих с дорогой элементов транспортных средств в целях установления связанных с дорожно-транспортным происшествием фактических строительных и эксплуатационных свойств автомобильной дороги, ее структурных элементов и дорож-

ных условий, а также параметров, характеризующих взаимодействие дороги с элементом транспортных средств.

Целью автодорожной экспертизы является определение влияния дорожных условий на механизм дорожно-транспортного происшествия. Рассматриваются вопросы, которые рекомендуется ставить перед экспертом. Анализируя научную основу и практику дорожно-технической экспертизы на современном этапе, автор приходит к выводу, что использование специальных знаний в этой области дает возможность установления причинно-следственной связи между особенностями участка дороги и механизмом совершения дорожно-транспортного происшествия.

В работе отмечается важность материаловедческих исследований в связи с расследованием дорожно-транспортного происшествия, объектами которого наиболее часто становятся частицы лакокрасочного покрытия транспортного средства, пластмассы, а также резина, стекло, волокнистые материалы и изделия из них, объекты почвенного происхождения, нефтепродукты и горюче-смазочные материалы и т.д.

К числу типовых задач, решаемых в процессе материаловедческих исследований, относятся: обнаружение материальных следов на воздействующих объектах; классификация обнаруженных объектов, т.е. отнесение их к определенному классу материалов; идентификация элементов вещной обстановки; получение данных, касающихся механизма образования следов - наслоений на взаимодействующих объектах; установление факта и механизма контактного взаимодействия объектов. Конечной целью многоступенчатого идентификационного исследования является решение задачи установления индивидуального тождества сравниваемых объектов, например установление принадлежности частиц лакокрасочного покрытия, обнаруженных на месте происшествия (на одежде потерпевшего, преградах, транспортном средстве) покрытию конкретного транспортного средства.

В четвертом параграфе **«Комплексная экспертиза как перспективное развитие судебных экспертиз при расследовании нарушений правил дорожного движения»** отмечается, что расширение возможностей судебной экспертизы прямо связано с повышением эффективности комплексного исследования объектов экспертизы.

Потребности экспертной практики требуют законодательного решения таких вопросов как: знание экспертов, участвующих в производстве комплексной экспертизы, различных специальностей в пределах своей компетенции для решения поставленных задач; порядок формулирования выводов участников комплексной экспертизы; правовой статус ведущего эксперта как организатора и руководителя комплексной экспертизы, определение его функции, прав и обязанностей.

Современный уровень разработки проблемы комплексности в судебной экспертизе требует упорядочения терминологии, а также развернутого определения понятия комплексной экспертизы. Комплекс экспертиз по одному уголовному делу может проводиться как в отношении одного и того же объекта, так и группы разных объектов. Каждая из экспертиз носит самостоятельный, автономный характер, решает самостоятельные задачи и оформляется отдельным заключением. Комплекс исследований в рамках одной экспертизы включает также варианты, когда решение общего вопроса должно опереться на совокупность данных, полученных при решении частных вопросов, что обычно происходит при использовании ряда методов, осуществляемых экспертами разных областей знания.

В этих случаях общий вывод может быть сделан экспертом более широкого профиля или тем, чьи познания наиболее соответствуют содержанию исследования.

Комплексной является такая экспертиза, при производстве которой решение вопросов невозможно без одновременного совместного участия различных специалистов и формирования общего вывода. Основанием для такого вывода служат частные заключения каждого эксперта по вопросам, относящимся к его компетентности.

В работе рассматриваются точки зрения ученых на понятие признаков комплексной экспертизы. Автор присоединяется к точке зрения Р.С. Белкина, который считает, что определяющим признаком комплексной экспертизы является необходимость кооперации знаний специалистов разного профиля. По мнению автора, предметом комплексной экспертизы при дорожно-транспортных происшествиях являются дифференциальные элементы системы «водитель – автомобиль – дорога – среда» совершенного события в пространственно-временных связях, подлежащих интеграции для исследования методики отдельных экспертиз с целью разрешения вопросов, имеющих значение для дела и входящих в предмет доказывания по нему.

Объекты комплексной экспертизы по делам связанным с нарушением правил дорожного движения – это материализованная информация, извлекаемая из элементов системы «водитель – автомобиль – дорога – среда» и других источников дела путем производства моноэкспертиз экспертом определенного рода, полученные результаты синтезируются и исследуются, чтобы дать истинный ответ на поставленные вопросы следователем (судом).

Делается вывод, что при расследовании нарушений правил дорожного движения в системе «водитель – автомобиль – дорога – среда» должна проводиться комплексная экспертиза, так как исследование должно проводиться в различных отраслях знаний для решения смежных (пограничных) задач различных родов (видов), классов экспертиз, которые не могут быть разрешены на основе одной отрасли экспертных знаний (класса, рода экспертизы).

Таким образом, форму конструирования комплексных методик в системе «водитель – автомобиль – дорога – среда» при дорожно-транспортных происшествиях предлагается сформулировать следующим образом:

1. Интеграция комплексных методик – это используемые методы при дифференцированном исследовании элементов системы «водитель – автомобиль – дорога – среда» в рамках различных специализаций для познания новых значений системы в целом.

2. Синтез комплексных методик – это исследование одного из элементов системы «водитель – автомобиль – дорога – среда» для познания нового значения его свойств для общей системы.

3. Суммативная комплексная методика – это сумма последовательно используемых расчетных методик для получения констанции причинно-следственных связей, приведших к конкретному дорожно-транспортному происшествию.

Рекомендуемое предложение в проведении комплексной экспертизы при расследовании нарушений правил дорожного движения обуславливается: сложностью познавательного процесса в системе «водитель - автомобиль - дорога – среда»; недостатками отдельных норм уголовно-процессуального законодательства, регламентирующих формы реализации специальных знаний в лице специалистов и экспертов; отсутствием четких методических рекомендаций для практических работников; имеющимися место ошибками при осуществлении практической деятельности, связанных с применением и использованием специальных знаний при расследовании нарушений правил дорожного движения.

В заключении сформулированы выводы, предложения и рекомендации, отражающие результаты проведенного диссертационного исследования.

**Основные научные положения диссертации опубликованы
в следующих публикациях автора:**

I. В рецензируемых научных журналах, включенных в перечень, утвержденный ВАК Минобрнауки РФ:

1. *Хачатрян Э.Г.* Применение специальных знаний при анализе и установлении причинно-следственных связей механизма ДТП // Российский следователь. 2008. № 1. С. 8-9.

2. *Хачатрян Э.Г.* Проблемы развития научно-методических основ отдельных видов экспертного исследования по делам о дорожно-транспортных происшествиях // Российский следователь. 2008. № 5. С. 12-13.

3. *Хачатрян Э.Г.* К вопросу определения объекта автотехнической экспертизы // Адвокатская практика. 2008. № 1. С.7-8.

4. *Хачатрян Э.Г.* Организационные и методические недостатки практики производства судебных экспертиз по делам о дорожно-транспортных происшествиях // Российский судья. 2008. № 3. С. 18-19.

5. *Хачатрян Э.Г.* Особенности использования научных знаний в расследовании дорожно-транспортных происшествий // Адвокатская практика. 2008. № 2. С. 17-18.

II. В иных научных журналах и изданиях:

6. *Хачатрян Э.Г.* Порядок установления прослушивания телефонных переговоров // Ученые записки юридического факультета: Краснодар: КубГУ. Вып. 5. 2007. С. 416-419.

7. *Брылев В.И., Лях Л.А., Хачатрян Э.Г.* Криминалистическое прогнозирование преступлений против безопасности дорожного движения // Юридический вестник Кубанского государственного университета. 2010. № 4/5. С. 30-32.

8. *Хачатрян Э.Г.* Проблемы экспертных исследований при расследовании нарушений правил дорожного движения // Юридический вестник Кубанского государственного университета. 2012. № 2 (11). С. 12-15

ХАЧАТРЯН ЭДУАРД ГРИГОРЬЕВИЧ

**ПРОБЛЕМЫ ЭКСПЕРТНЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ ПРИ
РАССЛЕДОВАНИИ НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО
ДВИЖЕНИЯ**

АВТОРЕФЕРАТ
диссертации на соискание ученой степени
кандидата юридических наук

Подписано в печать «16» апреля 2012 года формат
Бумага типографская Печать трафаретная
Тираж 120 экз. Заказ № 972

350040 г. Краснодар, ул. Ставропольская, 149
Центр «Универсервис», тел. 21-99-551