

Научная статья
УДК 343.985.2
EDN PBVGES
DOI 10.17150/2411-6122.2022.3.30-38



Особенности криминалистической характеристики спровоцированных дорожно-транспортных преступлений

А.И. Сучков

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова, г. Орел, Российская Федерация, andr2892@mail.ru

Аннотация. Расследование дорожно-транспортных происшествий в рамках преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, представляет собой в большинстве случаев сложный и трудоемкий процесс, связанный, в первую очередь, с установлением и последующим исследованием механизма дорожно-транспортного происшествия. Осуществление расследования «классического» вида происшествия, несмотря на наличие методик расследования, является достаточно сложным процессом, в то время, как расследование «неклассических» видов ДТП представляет особую правовую сложность для правоприменителя в лице следователя. Данное обстоятельство объясняется отсутствием следственно-судебной практикой и методик расследования иных видов ДТП, таких, как «бесконтактных» дорожно-транспортных происшествий. Для полного и всестороннего расследования указанного вида происшествия имеет важное значение методика расследования отдельных видов преступлений. Определяя типичные особенности подготовки, совершения и сокрытия преступлений, криминалистическая характеристика способствует разработке наиболее эффективных тактических приемов, рекомендаций, необходимых технических средств раскрытия преступлений.

Ключевые слова: криминалистика, криминалистическое обеспечение, криминалистическая характеристика, следственные действия, дорожно-транспортное происшествие, бесконтактное дорожно-транспортное происшествие, расследование, следы.

Для цитирования: Сучков А.И. Особенности криминалистической характеристики спровоцированных дорожно-транспортных преступлений / А.С. Агафонов. — DOI 10.17150/2411-6122.2022.3.30-38 — EDN PBVGES // Сибирские уголовно-процессуальные и криминалистические чтения. — 2022. — № 3. — С. 30–38.

Original article

Specifics of the Criminalistic Description of Provoked Traffic Crimes

A.I. Suchkov

Lukyanov Oryol Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia, Oryol, the Russian Federation, andr2892@mail.ru

Abstract. The investigation of traffic accidents within the framework of the crime under Art. 264 of the Criminal Code of the Russian Federation is, in most cases, a complicated and labor-intensive process primarily connected with the establish-

ment and further investigation of the traffic accident's mechanism. The investigation of a "classic" type of accident, in spite of the availability of investigation techniques, is a rather complicated process, while the investigation of "non-classic" types of traffic accidents poses legal challenges for the investigator acting as a law enforcer. This is explained by the absence of the investigation-court practice and investigation techniques of other types of traffic accidents, such as "no-contact" traffic accidents. The technique of investigating specific types of crimes has a great importance for a complete and comprehensive investigation of the analyzed type of accidents. By determining the typical features of preparing, committing and concealing the crimes, the criminalistic description contributes to the development of the most effective tactics, recommendations and necessary technical means of solving crimes.

Keywords: criminalistics, criminalistic support, criminalistic description, investigative actions, traffic accident, no-contact traffic accident, investigation, traces.

For citation: Suchkov A.I. Specifics of the Criminalistic Description of Provoked Traffic Crimes. *Sibirskie Uголовно-Processual'nye i Kriminalisticheskie Chteniya = Siberian Criminal Procedure and Criminalistic Readings*, 2022, no. 3, pp. 30–38. (In Russian). EDN: PBVGES. DOI: 10.17150/2411-6122.2022.3.30-38.

В Российской Федерации в течение последних 9 лет продолжается снижение основных показателей дорожно-транспортной аварийности. В 2021 г. на улицах и дорогах страны зарегистрировано 133 331 дорожно-транспортное происшествие, в котором погибли и (или) были ранены люди. В данных ДТП погибли 14 874 чел. и получили ранения 167 856 чел.¹

Данная статистка говорит о том, что как минимум каждое одиннадцатое ДТП рассматривается в рамках доследственной проверки сообщения о преступлении, предусмотренной ст. 144–145 УПК РФ. Указанное обстоятельство исходит из того, что квалифицирующий признак — причинение по неосторожности тяжкого вреда здоровью человека либо его смерть, является основным элементом, который разграничивает дорожно-транспортное происшествие в виде административного правонарушения от дорожно-транспортного преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ.

Как и в предыдущие годы, наиболее распространенными видами ДТП являлись столкновение ТС (44,7 %, или

59 664), наезд на пешехода (26,8 %, или 35 679) и съезд с дороги (11,1 %, или 14 837). На эти же виды ДТП приходится и наибольшее число погибших. Так, при столкновениях ТС погибли 6 600 чел. (44,4 %) , при наездах на пешехода — 3 781 чел. (25,4 %), при съездах с дороги — 2 315 чел. (15,6 %)².

Аналитика Научного центра безопасности дорожного движения МВД Российской Федерации показывает, что, как и в предшествующие годы, в 2021 г. девять из десяти ДТП произошли из-за нарушения правил дорожного движения водителями ТС. Кроме того, показатели иных видов ДТП от общего количества составило всего 0,4 % (574)³. Изучая такие статистические показатели, может сложиться мнение, что показатели иных видов ДТП (к которым и относят «бесконтактные дорожно-транспортные происшествия») являются совсем не существенными в общей картине статистики видов дорожных происшествий, однако это ошибочное мнение. Прежде всего необходимо учитывать особенность «бесконтактного» ДТП, суть которого состоит в том, что это осо-

¹ Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2021 год. Информационно-аналитический обзор. М., 2022. С. 4.

² Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2021 год. Информационно-аналитический обзор. М., 2022. С. 8.

³ Там же.

бый вид аварии, при котором отсутствует «физический» контакт между транспортными средствами, осуществляющими движение по дороге, однако в результате действий одного из участников дорожного движения (как результат — создание аварийной обстановки), второй участник дорожного движения совершает дорожно-транспортное происшествие уже с иными участниками дорожного движения либо без. Законодатель не дает определения «бесконтактного» ДТП, в отличие от общего термина и понятия ДТП, которое содержится в Правилах дорожного движения РФ, где в ст. 2 определено, что дорожно-транспортное происшествие — это событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб⁴. Следует подчеркнуть, что ст. 2 Федерального закона от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»⁵ содержит тождественное понятие ДТП.

Прежде чем дать определение понятию «криминалистическая характеристика нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» следует разобраться, что же понимается под термином криминалистическая характеристика преступления в целом. Данное понятие вошло в криминалистический обиход в конце 60-х гг. XX столетия. Но до сих пор ученые-криминалисты не пришли к единому мнению в определении данного

понятия. Неоценимый вклад в развитие отечественной криминалистики и в том числе в изучение данного понятия внес выдающийся ученый-криминалист Рафаил Самуилович Белкин. Он определил криминалистическую характеристику преступлений как систему взаимосвязанных обобщенных данных о наиболее типичных признаках, проявляющихся в способе и механизме отдельного преступления, обстановке его совершения, личности преступника и других сторонах этого преступления, сведения о которых важны для практического решения задач расследования [1, с. 105].

При этом нельзя не согласиться с мнением А.А. Топоркова, который полагает, что перечень компонентов криминалистической характеристики заранее представить невозможно, он может быть составлен только в типизированном виде, а внешнее сходство обстоятельств криминалистической характеристики с обстоятельствами, подлежащими доказыванию по уголовному делу, свидетельствует об исключительной значимости криминалистической характеристики в следственной деятельности [2, с. 28].

Криминалистическая характеристика ДТП, в частности нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств содержит в себе совокупность взаимосвязанных общих и индивидуальных характеристик похожего события, проявляющихся в механизме и обстановке совершения преступления, личностных качествах участников и особенностях их криминального поведения. Изучая криминалистическую характеристику «спровоцированных» дорожно-транспортных преступлений, мы приходим к выводу, что проблемы, связанные с данным видом происшествий начинаются с того, что законодатель не закрепляет точного понятия и определения данного вида ДТП, что, с одной стороны, дает

⁴ О правилах дорожного движения (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») : Постановление Правительства РФ от 23 окт. 1993 г. № 1090 // СПС «КонсультантПлюс».

⁵ СПС «КонсультантПлюс».

правоприменителю «простор» для мыслительной деятельности по формулировке данного термина, а, с другой стороны, такой «простор» размывает смысловые границы в уже устоявшихся терминах и определениях так называемых «классических» видов ДТП.

В соответствии с рекомендациями по учету и анализу дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации ОДМ 218.6.015-2015⁶ в разделе № 3 «Вид и схема ДТП» выделен следующий перечень видов дорожно-транспортных происшествий:

- 0 — Наезд на животное;
- 1 — Столкновение;
- 2 — Опрокидывание;
- 3 — Наезд на стоящее ТС;
- 4 — Наезд на препятствие;
- 5 — Наезд на пешехода;
- 6 — Наезд на велосипедиста;
- 7 — Наезд на гужевой транспорт;
- 8 — Падение пассажира;
- 9 — Иной вид ДТП;

Кроме того, в соответствии с рекомендациями по учету и анализу дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации ОДМ 218.6.015-2015, указано, что отнесение происшествий к определенному виду производится в соответствии с перечнем видов ДТП и их определением, ранее установленным Инструкцией по учету ДТП в органах внутренних дел, утвержденной приказом МВД России в 1996 г.⁷

⁶ Рекомендации по учету и анализу дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации. Отраслевой дорожный методический документ : Распоряжение Росавтодор (Федеральное дорожное агентство) от 12 мая 2015 г. № 853-р. URL: <https://docs.cntd.ru/document/1200120721>.

⁷ О мерах по реализации Постановления Правительства Российской Федерации от 29 июня 1995 г. № 647 : Приказ МВД России от 18 июня 1996 г. № 328. URL: <https://docs.cntd.ru/document/420274667> (документ утратил силу).

В тех случаях, когда происшествие имело несколько раз (последовательно состояло из двух и более видов), указывается значение для вида ДТП начальной фазы.

Изучая иные нормативно-правовые документы в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, а также различные учеты и анализы дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации, в том числе и ведомственные нормативно-правовые документы, приходим к выводу, что устоявшиеся определения видов дорожно-транспортных происшествий, используемые в различной криминалистической и процессуальной литературе и документах служебной деятельности правоохранительных органов, в настоящее время нормативно-правовым документов не установлены. В действующем отраслевом документе, где перечисляются виды ДТП, имеется отсылка к утратившему силу нормативно-правовому документу о необходимости использования определения понятий видов ДТП, которые были сформулированы ранее. В связи с чем, интерпретация определений видов ДТП может быть разной. Понятие «иной вид ДТП» должно включать в себя такой вид ДТП, как «спровоцированное» ДТП. Однако отечественное законодательство в сфере безопасности дорожного движения, не содержит таких понятий как «спровоцированное» ДТП, «бесконтактное» ДТП, «обоюдная вина» при ДТП.

Значение криминалистической характеристики нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств достаточно велико для работников следственных органов, так как:

– во-первых, зная типичные механизмы и способы совершения данного вида преступлений криминалистическая характеристика способствует бы-

строму установлению наиболее подходящих и эффективных тактических приемов и технических средств расследования преступлений данного вида;

– во-вторых, хорошее знание всех особенностей каждого из ее элементов является неким источником сведений, способствующих выдвигению наиболее верных следственных версий. Например, зная особенности механизма слеодообразования, следователь будет иметь представление, в каких местах на месте преступления вероятнее всего будут следы произошедшего преступления;

– в-третьих, особенности криминалистической характеристики нарушений правил дорожного движения и эксплуатации ТС определяют основные направления расследования.

Следует согласиться с утверждением о том, что «механизм ДТП, как известно, сложен и представляет собой взаимодействие нескольких сред: «водитель» — «автомобиль» — «дорога», сюда для полноты картины можно добавить «окружающую обстановку» и «дорожную инфраструктуру» [3, с. 102].

Как уже было сказано ранее, криминалистическая характеристика ДТП отличается своим своеобразием от криминалистической характеристики преступлений другого вида. В криминалистической характеристике дорожно-транспортных преступлений, ведущим элементом является механизм преступления.

Ключевым моментом расследования «бесконтактных» ДТП, является подробное изучение аварийной ситуации, которая предшествовала развитию такой критической ситуации на дороге, что, в свою очередь, создало все условия и обстоятельства для возникновения иной аварии и соответственно другого происшествия, фактически не связанного с «первоисточником» данного вида ДТП. Как уже ранее было от-

мечено, участник такого ДТП — «провокактор», в виду отсутствия каких-либо механических повреждений на своем транспортном средстве, обусловленных отсутствием физического контакта (столкновения), покидает место дорожно-транспортного происшествия.

Первый шаг к законодательному закреплению понятия «создание аварийной ситуации на дороге в процессе осуществления движения участников дорожного движения» был сделан только в 2016 г. После долгих противоречий и споров законодатель все-таки закрепил на нормативном уровне термин «опасное вождение». Данное определение является настолько полным, что фактически определяет основные причины развития механизма «бесконтактного ДТП» от стадии начала развития критической аварийной ситуации до результата данной ситуации — события связанного с аварией транспортных средств.

Согласно дополнению, внесенному в п. 2.7 Правил дорожного движения Российской Федерации, опасное вождение представляет собой неоднократное совершение одного или нескольких следующих друг за другом действий, если эти действия повлекли создание водителем в процессе дорожного движения ситуации, при которой его движение и (или) движение иных участников дорожного движения в том же направлении и с той же скоростью создает угрозу гибели или ранения людей, повреждения транспортных средств, сооружений, грузов или причинения иного материального ущерба.

К таким действиям относятся:

– невыполнение при перестроении требования уступить дорогу транспортному средству, пользующемуся преимущественным правом движения;

– перестроение при интенсивном движении, когда все полосы движения

заняты, кроме случаев поворота налево или направо, разворота, остановки или объезда препятствия;

– несоблюдение безопасной дистанции до движущегося впереди транспортного средства;

– несоблюдение бокового интервала;

– резкое торможение, если такое торможение не требуется для предотвращения дорожно-транспортного происшествия;

– препятствование обгону⁸.

Из-за неверной оценки аварийной ситуации участников дорожного движения формируется неуправляемая и никем не контролируемая аварийная обстановка [4, с. 17]. При этом создаются такие критические условия, что участники дорожного движения не имеют технической возможности каким-то образом повлиять на развития данной критической ситуации (механизм ДТП). Необходимо отмечать тот факт, что в сам механизм дорожного происшествия могут входить и вспомогательные причины, которые также в какой-то роли отказывают влияние на конечный результат развития критической аварийной обстановки.

Предотвращение критической аварийной ситуации зависит напрямую от обстоятельства, при котором участники дорожно-транспортного происшествия имеют реальную техническую возможность заблаговременно обнаружить признаки ее возникновения. Например, анализируя приговор № 1-30/2018 от 12.07.2018 г. Тулунского городского суда по уголовному делу № 1-30/2018⁹, Б. допустил столкновение с пассажирским автобусом из-за того, что двигался

по встречной полосе движения, нарушая при этом правила дорожного движения, а именно п. 1.4 и п. 9.4, при этом имея возможность предвидеть наступление общественно опасных последствий. В иных случаях, развитие критической аварийной ситуации обуславливается такими обстоятельствами, при которых участники происшествия не имеют возможности предвидеть развития аварийной ситуации и, как следствие, не имеют технической возможности избежать дорожно-транспортного происшествия.

Как правило, в случае «бесконтактного» ДТП речь идет о скрытой аварийной ситуации, так как для одного из участников дорожного движения события, которые составляют «природу» аварийной обстановки, возникают при быстром стечении различного рода обстоятельств, которые фактически вынуждают данного водителя применять все возможные меры по предотвращению негативных последствий, в частности, избежание дорожно-транспортного происшествия, но как показывает практика, применение мер по избежанию одного ДТП приводит к совершению другого ДТП.

В юридической литературе на сегодняшний день еще законодательно не закреплено понятие механизма ДТП. Тем не менее, у некоторых авторов сформированы свои определения понятия «механизма ДТП». Так А.И. Чучаев определяет его как «динамический процесс, представляющий определенное взаимодействие составляющих его элементов» [5, с. 15]. В свою очередь, В.В. Абрамочкин под механизмом ДТП представляет «систему временных, динамических и иных связей отдельных этапов, обстоятельств и факторов, формирующих следы на взаимодействующих объектах на всех стадиях развития и обусловленных видом дорожно-транспортного преступления» [6, с. 28]. Как «совокупность

⁸ О внесении изменения в Правила дорожного движения Российской Федерации : Постановление Правительства РФ от 30 мая 2016 г. № 477 // СПС «КонсультантПлюс».

⁹ Приговор Тулунского городского суда № 1-30/2018 от 12 июля 2018 г. URL: <http://sudact.ru>.

промежуточных процессов, которые взаимодействуя между собой формируют процесс развития нарушений Правил дорожного движения и определяют его последствия» определяет механизм ДТП Э.Г. Хачатрян [7, с. 134].

Спровоцированное ДТП состоит из нескольких фаз, первая фаза — создание аварийной обстановки (результат реакции водителя — маневрирование, маневрирование и торможение, торможение и т.д.), где на проезжей части фактически отсутствуют следы от «классического» ДТП и вторая фаза — это развитие дорожно-транспортного происшествия (столкновение, опрокидывание, наезд на препятствие, наезд на пешехода и т.д.). Если во второй фазе, следователь описывает дорожную обстановку, которая находится на проезжей части, на иных элементах дорожной инфраструктуры и на транспортных средствах участников ДТП в виде различного рода механических повреждений. Возвращаясь к первой фазе, мы с Вами видим, что из вышеперечисленных следов ДТП, составляющих механизм ДТП, ничего не характерно для «бесконтактного ДТП», что обусловлено спецификой такого рода аварии. Основным источником доказательств будут выступать в большинстве случаев идеальные следы в виде показаний очевидцев ДТП, а также исследования камер видеонаблюдения как с фасадов близлежащих домов и торговых центров к проезжей части либо автомобильных видеорегистраторов. Получение такие данных помогает всесторонне и качественно изучить сложившуюся аварийную ситуацию, проанализировать причину создания данной ситуации, проанализировать реакцию водителя на данную ситуацию, ключевым моментом будет являться установление и доказывание того факта, что имело место «ложное» реагирование на

созданную аварийную ситуацию, т.е. данная ситуация была неверно оценена водителем, так как в свою очередь не требовала никаких реакций, которые не могли привести к аварии.

Рассматривать спровоцированное ДТП необходимо в виде двух фаз, которые состоят из спровоцированного ДТП и «классического» ДТП. В данном контексте под «классическим» ДТП понимаются устоявшиеся виды ДТП, такие как столкновение, наезд на пешехода, опрокидывание, наезд на препятствие и т.д. Если методические рекомендации предусматривают производство осмотра и фиксации следов на месте «классического» ДТП, то аналогичных рекомендаций нет при оформлении «спровоцированного» ДТП.

Мы приходим к выводу, что при осмотре места происшествия, связанного со спровоцированным ДТП, необходимо применять комплекс современных и инновационных средств, направленных на качественное и всестороннее обнаружение и изъятие следов и объектов, представляющих вещественную обстановку, на месте происшествия. К таким методам необходимо относить фотограмметрический комплекс, аэрофото съемку, съемку с помощью БПЛА и т.д. Это обусловлено тем, что приоритетной задачей органов следствия на месте ДТП является фиксация относительно границ проезжей части видимых следов торможения и юза. Ввиду того, что данные следы могут быть уничтожены атмосферными либо физическими явлениями, следователь должен выбирать тактический прием осмотра места спровоцированного ДТП, который заключается в том, что приоритетным объектом осмотра и фактически первоочередным будут выступать вышеуказанные следы. В виду их временного характера отображения на асфальтовом покрытии

(ином виде дорожного покрытия) применение специальных технических и криминалистических средств будет являться неотъемлемой частью производства следственного осмотра и носить не рекомендательный характер для следователя, а обязательный. Далее остальные объекты осмотра также подлежат обнаружению, изучению и описанию с использованием характерных криминалистических приемов — от центра к периферии или от периферии к центру.

Ключевой проблемой расследования спровоцированного ДТП является то, что в отличие от «классического» ДТП на месте происшествия очень мало следовой обстановки, которая бы при детальном изучении раскрывала бы механизм ДТП и как итог — причины и условия ДТП. При расследовании спровоцированного ДТП на историю механизма развития ДТП могут лишь указать следы колес, которые при определенных факторах уничтожаются либо являются трудно выявляемыми и соотносимыми к конкретному дорожно-транспортному происшествию. Указанные обстоятельства непосредственно влияют на ход расследования в выдвижении криминалистических версий о событии и месте совершения спровоцированного ДТП и соответственно на заключение экспертов о технической возможности предотвратить ДТП.

Таким образом, мы сталкиваемся с проблемой отсутствия методик расследования спровоцированных дорожно-транспортных преступлений, которые включены как подвиды рассматриваемого иного ДТП: как обоюдная форма вины при ДТП, бесконтактное ДТП, что, в свою очередь, способствует развитию различной правоприменительной практики расследования данного вида преступлений. Полагаем необходимым законодательно закрепить понятия видов ДТП, как это было в ранее опубликованных нормативных актах. Кроме того, необходимо использование инновационных технологий по изучению механизма слеодообразования по данному виду ДТП. Существующие на сегодняшний день технологии позволяют с использованием БПЛА осуществлять:

- автоматический анализ характерных повреждений объектов с целью выявления причин дорожно-транспортных, авиационных и иных технологических происшествий [8, с. 38];
- проведение технической диагностики наружного состояния исследуемого объекта (зданий, сооружений, транспортных средств и т.д.);
- проведение автоматических вычислительных процессов размерных характеристик крупно и мелко-габаритных объектов [9, с. 39] и значительных по масштабу территорий.

Список источников

1. Криминалистика : учебник / под ред. Р.С. Белкина. — Москва : Норма, 2001. — 990 с.
2. Топорков А.А. Криминалистика : учебник / А.А. Топорков. — 2-е изд., перераб. — Москва : Юстиция, 2016. — 748 с.
3. Винокуров С.И. Криминалистическая характеристика преступления, ее содержание и роль в построении методики расследования / С.И. Винокуров // Методика расследования преступления (общие положения) : материалы науч.-практ. конф. — Москва, 1976. — С. 101–104.
4. Зубенко Е.В. О состоянии и дальнейших перспективах развития исследований, касающихся расследования дорожно-транспортных преступлений / Е.В. Зубенко, Э.В. Лантух, С.Н. Сериков. — EDN GRGWCQ // Криминалистика: вчера, сегодня, завтра. — 2020. — № 2 (14). — С. 100–107.
5. Чучаев А.И. Механизм транспортного преступления (понятие и общая характеристика) / А.И. Чучаев. — EDN QBIJAZ // Lex Russica. — 2013. — № 6. — С. 641–654.

6. Абрамочкин В.В. Расследование дорожно-транспортных преступлений : учеб. пособие / В.В. Абрамочкин. — Москва : Щит-М, 2010. — 239 с.

7. Хачатрян Э.Г. Проблемы экспертных исследований при расследовании нарушений правил дорожного движения : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.09 / Э.Г. Хачатрян. — Краснодар, 2012. — 190 с.

8. Дронова О.Б. Актуальные пути повышения наглядности иллюстративного материала, подготовленного с использованием беспилотных летательных аппаратов / О.Б. Дронова, Е.С. Храмова. — EDN AIEGXV // Вестник Волгоградской академии МВД России. — 2021. — № 2 (57). — С. 99–107.

9. Степанов В.Ю. Математическое моделирование динамики беспилотного летательного аппарата / В.Ю. Степанов. — EDN XTXRVZ // Системный анализ и прикладная информатика. — 2018. — № 1. — С. 37–43.

References

1. Belkin R.S. (ed.). *Criminalistics*. Moscow, Norma Publ., 2001. 990 p.
2. Toporkov A.A. *Criminalistics*. Moscow, Yustitsiya Publ., 2016. 748 p.
3. Vinokurov S.I. Criminalistic characteristics of the crime, its content and role in the construction of methods of investigation. *Methods of investigation of the crime (General provisions). Materials of International Scientific Conference*. Moscow, 1976, pp. 101–104. (In Russian).
4. Zubenko E.V., Lantukh E.V., Serikov S.N. On the Status and Future Prospects of Research Related to the Investigation of Traffic Offences. *Kriminalistika: vchera, segodnya, zavtra = Criminalistics: Yesterday, Today, Tomorrow*, 2020, no. 2, pp. 100–107. (In Russian). EDN: GRGWCQ.
5. Chuchayev A.I. Transport crime mechanism (concept and general characteristics). *Lex Russica*, 2013, no. 6, pp. 641–654. (In Russian). EDN: QBIJAZ.
6. Abramochkin V.V. *Traffic Crime Investigation*. Moscow, Shchit-M Publ., 2010. 239 p.
7. Khachatryan E.G. *Problems of expert research in the study of violations of traffic rules. Cand. diss.* Krasnodar, 2012. 190 p.
8. Dronova O.B., Khramova E.S. Current issues of improving the visibility of illustrative material prepared using unmanned aerial vehicles. *Vestnik Volgogradskoi akademii MVD Rossii = Bulletin of Volgograd Academy of the Russian Internal Affairs Ministry*, 2021, no. 2, pp. 99–107. (In Russian). EDN: AIEGXV.
9. Stepanov V.Y. Mathematical modelling of the unmanned aerial vehicle dynamics. *Sistemnyi analiz i prikladnaya informatika = System Analysis and Applied Information Science*, 2018, no. 1, pp. 37–43. (In Russian). EDN: XTXRVZ.

Информация об авторе

Сучков Андрей Игоревич — преподаватель, кафедры криминалистики и предварительного следствия в ОВД, Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова, г. Орел, Российская Федерация, andr2892@mvd.ru.

Information about the Author

Suchkov, Andrey I. — Lecturer, Chair of Criminalistics and Preliminary Investigation in Internal Affairs' Bodies, Lukyanov Oryol Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia, Oryol, the Russian Federation, andr2892@mvd.ru.

Поступила в редакцию / Received 25.07.2022

Одобрена после рецензирования / Approved after reviewing 09.08.2022

Принята к публикации / Accepted 30.08.2022

Дата онлайн-размещения / Available online 13.09.2022