

Научная статья

УДК: 343.98

DOI: 10.55001/2587-9820.2023.34.64.013

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ПЕРВОНАЧАЛЬНОГО ЭТАПА РАССЛЕДОВАНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ, СОВЕРШЕННЫХ В УСЛОВИЯХ НЕОЧЕВИДНОСТИ

Людмила Михайловна Мандарханова¹, Анна Николаевна Залескина²

^{1,2}Восточно-Сибирский институт МВД России, г. Иркутск, Российская Федерация

¹lm.iv@mail.ru

²zaleskina@yandex.ru

Аннотация. В статье рассмотрены особенности расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных неустановленными лицами. Перечислены следственные ситуации, складывающиеся на первоначальном этапе расследования ДТП в условиях неочевидности. На примерах судебно-следственной практики показаны способы противодействия расследованию виновными лицами. Акцентировано внимание на ситуациях, когда виновное лицо отказывается от факта управления транспортным средством в момент происшествия, ссылаясь на другого участника дорожно-транспортного происшествия, и случаях, где погибли все участники происшествия. Раскрыты основные проблемы, с которыми сталкиваются следователи в ходе расследования данного вида преступлений, являющимися причинами низкой раскрываемости. Предложен алгоритм основных действий следователя на этапе проверки сообщения о преступлении в том числе на месте происшествия в условиях неочевидности. Важной составляющей успешного раскрытия и расследования дел по ДТП является формирование и согласованное функционирование следственно-оперативных групп. Даны рекомендации по осуществлению незамедлительного комплекса следственных и процессуальных действий; проведению оперативно-разыскных мероприятий и взаимодействию с различными подразделениями в целях раскрытия преступления.

Ключевые слова: нарушение правил дорожного движения; дорожно-транспортные преступления; дорожно-транспортное происшествие; транспортное средство; осмотр места происшествия; следователь; взаимодействие; водитель; уголовное дело.

Для цитирования: Мандарханова, Л. М. Залескина, А. Н. Актуальные проблемы первоначального этапа расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных в условиях неочевидности // Криминалистика: вчера, сегодня, завтра : сб. науч. тр. Иркутск : Восточно-Сибирский институт МВД России. 2023. Т. 27. № 3. С. 124–133. DOI: 10.55001/2587-9820.2023.34.64.013

ACTUAL PROBLEMS OF THE INITIAL STAGE OF INVESTIGATION OF ROAD TRAFFIC CRIMES COMMITTED IN CONDITIONS OF NON-OBVIOUSNESS

Lyudmila M. Mandarkhanova¹, Anna N. Zaleskina²

^{1,2}East Siberian Institute of the MIA of Russia, Irkutsk, Russian Federation

¹lm.iv@mail.ru

²zaleskina@yandex.ru

Abstract. The article discusses the features of the investigation of traffic crimes committed by unidentified persons. The investigative situations that develop at the initial stage of the investigation of an accident in conditions of non-obviousness are listed. The examples of judicial and investigative practice show ways to counteract the investigation by guilty persons. Attention is focused on situations when the guilty person refuses to drive a vehicle at the time of the incident, referring to another participant in a traffic accident, and cases where all participants in the incident died. The main problems faced by investigators during the investigation of this type of crimes, which are the causes of low detection, are disclosed. The algorithm of the investigator's main actions at the stage of checking the crime report, including at the scene of the incident in conditions of non-obviousness, is proposed.

Keywords: violation of traffic rules; traffic crimes; traffic accident; vehicle; inspection of the scene; investigator; interaction; driver; criminal case.

For citation: Mandarkhanova L. M., Zaleskina A. N. Aktual'nye problemy pervonachal'nogo etapa rassledovaniya dorozhno-transportnyh prestuplenij, sovershennyh v usloviyah neochevidnosti [Actual problems of the initial stage of investigation of road traffic crimes committed in conditions of non-obviousness]. *Kriminalistika: vchera segodnya, zavtra* = Forensics: yesterday, today, tomorrow. 2023, vol. 27 no 3, pp. 124–133. (in Russ.) DOI: 10.55001/2587-9820.2023.34.64.013

Введение

Дорожно-транспортные преступления являются одним из наиболее распространенных видов неосторожных преступлений, совершаемых ежедневно во всем мире. Каждый человек, независимо от возраста, социального положения, уровня физического и умственного развития, является участником дорожного движения, выступая время от времени в разной роли, изначально как пешеход и пассажир, затем уже и в качестве водителя транспортного средства (далее – ТС).

Преступные последствия данных преступлений, как правило, носят трагический и масштабный характер, одна критическая ситуация на дороге способна унести в доли секунды несколько жизней людей, причинить физический и материальный вред не только участникам происшествия, но и их близким, различным организациям и всему государству в целом. Ужесточение наказания за совершение дорожно-транспортных преступлений является вынужденной мерой

со стороны государства, выполняющего, в соответствии со ст. 2 Конституции Российской Федерации, свою непосредственную обязанность по соблюдению и защите прав и свобод человека и гражданина.

Проблема обеспечения безопасности дорожного движения является актуальной для всего мирового сообщества. Принятая Генеральной Ассамблеей ООН 10 мая 2010 года резолюция, провозгласившая 2011–2020 гг. десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения, несмотря на предпринятые меры, не привела ни одну страну к достижению заявленных показателей, т. е. к стабилизации и последующему сокращению прогнозируемого уровня смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий в мире. Учитывая, что на сегодняшний день поставленные задачи, в том числе и нашей страной, не выполнены, обеспечение безопасности на дорогах является до сих пор одним из первостепенных

направлений деятельности государства, требующим совершенствования.

Осуществление безопасности дорожного движения в органах внутренних дел включает в себя целый комплекс действий не только Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации (далее – ГИБДД), но и следственных подразделений, расследующих дорожно-транспортные преступления. Создана криминалистическая наука, средства и методы которой позволяют изобличить преступника по следам, оставленным на месте преступления. Методы и техника расследования дорожно-транспортных преступлений, позволяющие на основании выявленных на месте происшествия объективных свидетельств преступного легкомыслия или небрежности участника движения, привлечь его к уголовной ответственности, должны постоянно разрабатываться и совершенствоваться [1, с. 14].

В специальной литературе, посвященной проблемам борьбы с дорожно-транспортными преступлениями, на сегодняшний день накопилось достаточно много исследований, затрагивающих те или иные стороны расследования данных деяний и их профилактики [2, с. 101].

В криминалистике вопросами тактики проведения следственных действий занимались многие ученые [3; 4; 5]. Несмотря на это, такой аспект, как дорожно-транспортные преступления, совершенные неустановленным лицом, подробно не изучен, в связи с чем требуется детальное изучение последовательности и тактики действий следователя в неочевидных ситуациях.

Основная часть

Неочевидные дорожно-транспортные преступления включают в

себя ситуации, где водитель пытается уйти от ответственности за совершенное деяние путем отказа от управления ТС в момент дорожно-транспортного происшествия (далее – ДТП), ссылаясь на другого участника происшествия, на потерю памяти из-за нахождения в состоянии опьянения или получения им различных телесных повреждений. Сюда же входят и те ситуации, когда в момент аварии все пострадавшие погибли, выпав из салона ТС, либо некоторые из них тяжело травмировались. Особенность данного вида преступлений заключается в том, что на месте происшествия нет прямых следов, указывающих на расположение человека в салоне автомобиля на конкретном месте (переднем, заднем пассажирском сидениях или водительском).

Чаще всего неочевидные ситуации образуются при опрокидываниях и столкновениях, когда все участники тяжело травмируются либо погибают на месте происшествия.

В случае гибели виновного лица следователю для вынесения постановления об отказе в возбуждении уголовного дела или его прекращении в связи со смертью обвиняемого требуется согласие его родственника. Однако не каждый человек способен принять тот факт, что из всех участников именно его родственник являлся виновным, таким образом, близкие помимо утраты человека испытывают стресс по факту его виновности, поэтому в 99 % случаев наделенный правом представлять интересы виновного погибшего участник уголовного процесса не дает согласие на прекращение уголовного дела, требуя доказательства вины, при этом защищаясь, отстаивая свои права. Складывающиеся обстоятельства способствуют расследованию и направлению уголовного дела в суд в общем порядке, несмотря на

смерть обвиняемого. Одним из таких примеров является уголовное дело, возбужденное по факту ДТП, в результате которого скончались 4 человека, еще 4 участника получили телесные повреждения различной степени тяжести, материальный ущерб в общей сложности составил десятки миллионов рублей. Виновный водитель, выполняя маневр обгона, совершил столкновение с попутным автомобилем, после чего его автомобиль с находящимися 3 пассажирами в состоянии заноса выехал на полосу встречного движения, столкнулся с автобусом и совершил съезд в кювет. Во время съезда с дороги в кювет из салона автомобиля было выброшено три тела пострадавших, тело одного погибшего пассажира осталось зажатым в салоне автомобиля из-за возникшей в результате столкновения деформации кузова автомобиля. В результате расследования было установлено, кто из погибших являлся водителем, однако родственники виновного не согласились с постановлением о прекращении уголовного дела в связи с его смертью, поэтому после проведенного расследования уголовное дело было направлено в суд и рассмотрено в общем порядке.

Помимо того, что тела пострадавших выпадают из салона ТС во время ДТП и зачастую находятся от него на определенном расстоянии в хаотичном порядке, до приезда на место происшествия следственной оперативной группы пострадавших извлекают из ТС очевидцы, спасатели, врачи скорой медицинской помощи, либо сам уцелевший водитель, который в дальнейшем поясняет, что был пассажиром. Как правило, подобные версии выдвигают личности с высоким уровнем интеллекта и определенными психологическими особенностями, иногда имевшие

опыт совершения преступлений либо, наоборот, непосредственно связанные с правоохранительной системой. Например, сотрудник ФКУ ИК-55 ГУФСИН России по Свердловской области, управляя автомобилем «Мазда», находясь в состоянии алкогольного опьянения, допустил его опрокидывание. В результате ДТП пассажирка получила травмы, несовместимые с жизнью и скончалась на месте. В ходе разбирательств обвиняемый отрицал свою вину, утверждая, что за рулем якобы находилась погибшая [6, с. 190].

Соккрытие преступления в данном случае происходит путем утаивания лицом факта совершения ДТП или создания видимости неучастия в нем. Одним из способов сокрытия своего участия в ДТП является подача лицом заявления о хищении либо угоне ТС, чаще в тех случаях, когда ТС было оставлено на месте ДТП [7, с. 85]. В случае оставления места происшествия при доказывании причастности лица к ДТП лицу грозит ответственность за оставление в опасности по ст. 125 УК РФ¹, поскольку в соответствии с п. 2.5 Правил дорожного движения Российской Федерации, утвержденных

¹ Уголовный кодекс Российской Федерации: УК : послед. ред. : принят Гос. Думой 24 мая 1996 года : одобрен Советом Федерации 5 июня 1996 года // КонсультантПлюс: сайт. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_10699/ (дата обращения: 29.07.2023). Режим доступа: свободный.

Постановлением Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090², водитель обязан оказать первую медицинскую помощь пострадавшим, вызвать скорую помощь и ГИБДД.

Выжившие пострадавшие к приезде следователя могут быть госпитализированы в медицинские учреждения. Таким образом, должностные лица, приезжая на место происшествия и констатируя факт неочевидности ситуации, т. е. отсутствие подтвержденных данных о том, кто управлял транспортным средством, кто являлся пассажирами, должны подготовиться к тщательному проведению осмотра места происшествия (далее – ОМП) в целях обнаружения следов не только для установления механизма ДТП, но и для доказывания нахождения лиц в салоне ТС на конкретном месте в момент происшествия.

Именно по данному виду дорожно-транспортных преступлений отмечается низкая раскрываемость: на практике лишь по одному из трех-пяти уголовных дел удается доказать причастность лица к управлению ТС. Данная группа дорожно-транспортных преступлений составляет более 10 % от всех уголовных дел и материалов, находящихся в производстве. Это сравнительно немного, но в целом количество приостановленных уголовных дел в связи с неустановлением виновного ли-

ца и вынесенных постановлений об отказе в возбуждении уголовного дела является значительным, что требует разработок по предупреждению невозможности установления истины по делу, в противном случае наносится непоправимый вред пострадавшим, которые из-за отсутствия вступившего в силу законного решения не могут компенсировать вред, причиненный им в результате ДТП.

Внутренняя дифференциация органов внутренних дел и выделение в их составе специализированных следственных отделов по расследованию дорожно-транспортных преступлений свидетельствуют о признании того факта, что дорожно-транспортные преступления обладают существенной спецификой.

В связи с дислокацией специализированных отделов только в крупных субъектах Российской Федерации наибольшее количество нераскрытых преступлений остается в отдаленных населенных пунктах, где помимо следователя со специальными познаниями по расследованию ДТП отсутствует и автотехник, участие которого обязательно при гибели двух и более лиц.

Основными задачами привлечения автотехника к ОМП является правильная фиксация следов от ТС на проезжей части, окружающих предметах, образовавшихся деформаций кузова ТС, определение технического состояния ТС на момент ДТП с целью установления механизма ДТП, что тут же позволяет следователю предположить, куда приходился основной удар. Судебный медицинский эксперт может, исходя из телесных повреждений погибших, оказать помощь следователю в формировании версии о том, кто из пострадавших располагался в салоне ТС в месте наибольших деформаций кузова, именно от этих полученных данных следователь

² 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 Российской Федерации от 23.10.1993 № 1090 : ред. от 02.06.2023 // КонсультантПлюс : сайт. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_2709/ (дата обращения: 17.01.2023). Режим доступа: свободный.

отталкивается при работе с госпитализированными с места ДТП пострадавшими, поскольку чем больше информации он получит с места происшествия, тем продуктивнее будут первоначальные допросы выживших участников ДТП.

В связи с этим можно сделать вывод, что на качество расследования указанной категории дел влияют такие факторы, как недостатки в использовании специальных знаний при проведении следственных действий [8, с. 123].

Как правило, следственных подразделениях иногда может быть закреплен всего один следователь, который выезжает на все ДТП, произошедшие на территории муниципального образования. К сожалению, это не гарантирует успеха в раскрытии данного вида преступлений, так как расследование дорожно-транспортных преступлений, особенно совершенных в неочевидной ситуации, требует сосредоточенности на конкретном деле без отвлечения на иные преступления. Первоначальный этап проверки сообщения о преступлении включает в себя как минимум несколько суток с момента сообщения о преступлении. На местах же дежурный следователь, выезжая на место ДТП, ограничивается осмотром места происшествия по разным причинам: может проследовать на место другого преступления, или смениться с дежурства и т. д., таким образом, доставленные с места ДТП в медицинские учреждения пострадавшие не опрашиваются, первоначальные показания выживших не проверяются, ТС должным образом со специалистами не осматриваются, непосредственно на месте ДТП все обстоятельства не устанавливаются – и в итоге осмотр чаще всего носит поверхностный и формальный характер.

На месте происшествия при отсутствии сведений о личности водителя нужно учитывать, что следователю необходимо одновременно производить процессуальные и следственные действия, оперативно-розыскные и иные мероприятия, то есть фактически осуществлять тактическую операцию [9, с. 69].

Невыполнение в полном объеме задач на первоначальном этапе влечет утрату возможности получения доказательств, что в дальнейшем отразится на результате всего расследования, поскольку обстановка всегда изменчива, предметы на местности перемещаются, дорожные и погодные условия меняются, одежда участников уничтожается, пострадавшие могут скончаться, очевидцы уехать на дальние расстояния, ТС может быть отдано на хранение в ненадлежащее место и т. д.

В связи с тем, что подобные дела представляют собой особую сложность, руководителям следственных органов необходимо осуществлять надлежащий контроль за своевременным выполнением первоначальных следственных действий, выезжать на место происшествия, чтобы владеть информацией лично и иметь возможность давать прямые указания. В случае невозможности преодоления негативных факторов самостоятельно по месту дислокации следует докладывать вышестоящему руководству и передавать материалы особой сложности в кратчайшие сроки в специализированный следственный отдел.

Даже если на место ДТП выезжает следователь специализированного отдела по расследованию ДТП, он все равно может упустить определенные моменты из-за большой нагрузки и объема поступающей информации, требующей отработки незамедлительно, поэтому целесообразно

создавать следственные группы. Следователь на месте ДТП должен не только осуществить осмотр места ДТП, включающий в себя осмотр трюпов, транспортных средств, проезжей части и окружающей обстановки, но и опросить инспекторов ГИБДД, дать им указания и рекомендации по составлению схемы ДТП – приложения к протоколу осмотра места ДТП, об освидетельствовании всех участников ДТП на состояние опьянения, в том числе и тех, кто госпитализирован в медицинские учреждения, осмотре прилегающей местности на наличие камер наружного наблюдения. Также следователь обязан установить очевидцев ДТП и данные служб, прибывавших на место ДТП. Взаимодействовать с органами нужно сразу же, пока у всех участвующих лиц свежи в памяти последствия, а именно в какой одежде находились пострадавшие, откуда их извлекали, какие были телесные видимые повреждения, чтобы оценить, чьи биологические следы (кровь) могли присутствовать в салоне ТС.

Таким образом, следователю в условиях неочевидной ситуации уже на месте происшествия необходимо определить задачи, выдвинуть версии, разработать пути и способы их проверки, в обеспечении максимально широкого использования научно-технических средств и наиболее целесообразных тактических приемов определить, в какой последовательности следует провести данные действия и какие тактические особенности необходимо учитывать при проведении намеченных следственных действий, чтобы обеспечить ясность по делу [10, с. 95].

Многогранность, большой объем следственных и процессуальных действий, наличие минимальной информации и вытекающие отсюда сложности расследования данного вида

дорожно-транспортных преступлений отличают рассматриваемые преступления от очевидных ДТП, где в основном предстоит установить механизм ДТП. В условиях, когда водитель признает факт управления автомобилем в момент ДТП, находясь на месте происшествия и поясняя его обстоятельства, у следователя все первоначальные данные уже имеются, поэтому должностному лицу остается их проверить и выяснить причины ДТП путем фиксации всех следов на месте происшествия.

При неочевидной ситуации могут быть неизвестны не только направление движения участников, механизм ДТП, но и количество человек, находившихся в салоне ТС, точное количество пострадавших, так как по разным причинам некоторые могут покинуть место ДТП. Для раскрытия данного вида преступлений требуется более длительное и тщательное проведение ОМП, следователю на месте нужно анализировать все найденные следы и принимать решение о необходимости объединения усилий с различными организациями и лицами. Следователю предстоит принять решение об определении служб, которых необходимо привлечь для взаимодействия, согласовать содержание их совместной деятельности, договориться о взаимном информировании, о ходе и результатах работы между всеми участниками взаимодействия.

Выводы и заключение

Расследование дорожно-транспортных преступлений, совершенных в неочевидных условиях, является сложным исследованием целого ряда компонентов. Для решения оперативных задач путем взаимодействия с подразделениями, организациями и иными лицами, имеющими отношение к событию ДТП, от следователя требуется профессионализм, специ-

альные знания, наличие практического опыта по расследованию дорожно-транспортных преступлений, высокий уровень осознания ответственности, лежащей на нем, т. е. максимальная собранность и самоотдача. В связи с этим следует отметить важность решения обозначенной проблемы и озабоченность ею со сто-

роны высшего руководства. Требуется совершенствование уже имеющихся методик, являющихся определенной базой для дальнейших исследований. В совокупности предпринятые меры будут предпосылкой успешного расследования данного вида дорожно-транспортных преступлений.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. *Байэтт, Р.* Расследование дорожно-транспортных происшествий / Р. Байэтт, Р. Уоттс. М. : Книга по требованию, 2021. 284 с.
2. *Зубенко, Е. В., Лантух, Э. В., Сериков, С. Н.* О состоянии и дальнейших перспективах развития исследований, касающихся расследования дорожно-транспортных преступлений // Криминалистика: вчера, сегодня, завтра : сб. науч. тр. Иркутск : Восточно-Сибирский институт МВД России. 2020. № 2 (14). С. 100–107.
3. *Грибунов, О. П.* Тактические приемы, используемые для изобличения ложных показаний свидетеля // Российский следователь : науч.-практич. журн. М. : ООО ИГ «Юрист». 2016. № 5. С. 3–7.
4. *Грибунов, О. П.* Тактические особенности проведения следственного осмотра : учеб. пособие / О. П. Грибунов, О. В. Трубкина, Е. И. Третьякова. Иркутск, 2016. 92 с.
5. *Залескина, А. Н.* Тактические особенности проведения допроса подозреваемого при расследовании мошенничества, сопряженного с преднамеренным неисполнением договорных обязательств в сфере предпринимательской деятельности // Безопасность бизнеса : науч. журн. 2021. № 2. С. 59–64.
6. *Зубенко, Е. В., Кремлев, М. В.* Особенности сокрытия дорожно-транспортных преступлений, совершаемых сотрудниками уголовно-исполнительной системы // Вестник Кузбасского института : науч. журн. 2018. № 4 (37). С. 187–193.
7. *Латыпова, К. С.* Способ сокрытия дорожно-транспортного преступления, связанного с наездом на пешехода как элемент криминалистической характеристики // Гуманитарные науки и образование в Сибири : науч. журн. Новосибирск. 2014. № 4 (16). С. 82–87.
8. *Дашинимаев, Б. Б.* Некоторые проблемы, возникающие при расследовании дорожно-транспортных происшествий, повлекших по неосторожности смерть человека // Современные проблемы раскрытия, расследования и предупреждения преступлений против жизни в Республике Бурятия : мат-лы всерос. науч.-практич. конф. Улан-Удэ, 2017. С. 123–127.
9. *Коновалов, Н. А.* Особенности расследования неочевидных дорожно-транспортных преступлений // Научный вестник Орловского юридического института МВД России им. В. В. Лукьянова : науч. журн. 2018. № 2 (75). С. 68–71.

10. Казачек, Е. Ю. Особенности планирования расследования дорожно-транспортных преступлений // Обеспечение прав и законных интересов граждан в деятельности органов предварительного расследования : сб. ст. Межведомственного круглого стола и Всероссийского круглого стола. М., 2017. С. 94–98.

REFERENCES

1. Bayett, R. Investigation of road accidents [Rassledovanie dorozhno-transportnyh proisshествij]. М., 2021, 284p.

2. Zubenko, E.V., Lantukh, E.V., Serikov, S.N. On the status and future prospects of research related to the investigation of traffic offences [O sostoyanii i dal'nejshih perspektivah razvitiya issledovaniy, kasayushchihssya rassledovaniya dorozhno-transportnyh prestuplenij]. Kriminalistika: vchera, segodnya, zavtra – Criminalistics: yesterday, today, tomorrow. 2020, no. 2 (16), pp. 100 — 107. (in Russian).

3. Gribunov, O.P. Takticheskie priemy, ispol'zuemye dlya izoblicheniya lozhnyh pokazaniy svidetelya [Tactical methods used for exposure of false testimonies of the witness]. Rossijskij sledovatel' – A Russian investigator. 2016, no. 5, pp. 3 — 7. (in Russian).

4. Gribunov, O.P. Takticheskie osobennosti provedeniya sledstvennogo osmotra [Tactical features of the investigative examination]. Irkutsk, 2016, 92 pp. (in Russian).

5. Zaleskina, A.N. Takticheskie osobennosti provedeniya doprosa podozrevaemogo pri rassledovanii moshennichestva, sopryazhennogo s prednamerennym neispolneniem dogovornyh obyazatel'stv v sfere predprinimatel'skoj deyatel'nosti [Tactical features of the interrogation of a suspect in the investigation of fraud associated with deliberate failure to fulfill contractual obligations in the field of entrepreneurial activity]. Bezopasnost' biznesa – Business security. 2021, no. 2, pp. 59 – 64. (in Russian).

6. Zubenko, E.V., Kremlev, M.V. Osobennosti sokrytiya dorozhno-transportnyh prestuplenij, sovershaemyh sotrudnikami ugovovno-ispolnitel'noj sistemy [Features of concealing road traffic crimes committed by employees of the penal service]. Vestnik Kuzbaskogo institute – Vestnik of the Kuzbass Institute. 2018, no. 4 (37), pp. 187 – 193. (in Russian).

7. Latypova, K.S. Sposob sokrytiya dorozhno-transportnogo prestupleniya, svyazannogo s naездом на пешехода как элемент криминалистической характеристики [Methods of concealment road traffic offense connected with a pedestrian collisions as an element criminological characteristics]. Gumanitarnye nauki i obrazovanie v Sibiri – Humanities and education in Siberia. 2018, no. 4 (16), pp. 82 – 87. (in Russian).

8. Dashinimaev, B.B. Sovremennye problemy raskrytiya, rassledovaniya i preduprezhdeniya prestuplenij protiv zhizni v Respublike Buryatiya (materialy vserossijskoj nauchno-prakticheskoy konferencii) [Modern problems of disclosure, investigation and prevention of crimes against life in the Republic of Buryatia (materials of the All-Russian Scientific and practical conference)]. 2017, pp. 123 – 127. (in Russian).

9. Konovalov, N.A. Osobennosti rassledovaniy neochevidnyh dorozhno-transportnyh prestuplenij [Especially the investigation of non-obvious road traffic offences]. Nauchnyj vestnik Orlovskogo yuridicheskogo instituta MVD Rossii imeni V.V. Luk'yanova – Scientific Vestnik of the Orel Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after V.V. Lukyanov. 2018, no. 2 (75), pp. 68 – 71. (in Russian).

10. *Kazachek, E.Yu.* Obespechenie prav i zakonnyh interesov grazhdan v deyatelnosti organov predvaritel'nogo rassledovaniya. Sbornik statej Mezhhvedomstvennogo kruglogo stola i Vserossijskogo kruglogo stola [In the collection: Ensuring the rights and legitimate interests of citizens in the activities of the preliminary investigation bodies. Collection of articles of the Interdepartmental Round Table and the All-Russian Round Table]. 2017, pp. 94 — 98. (in Russian).

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

Мандарханова Людмила Михайловна, адъюнкт. Восточно-Сибирский институт МВД России. 664074, Российская Федерация, г. Иркутск, ул. Лермонтова, 110.

Залескина Анна Николаевна, кандидат юридических наук, доцент кафедры криминалистики. Восточно-Сибирский институт МВД России. 664074, Россия, Иркутск, ул. Лермонтова, 110.

INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Lyudmila M. Mandarkhanova, postgraduate student. East Siberian Institute of the MIA of Russia, 110, st. Lermontov, Irkutsk, Russia Federation, 664074.

Anna N. Zaleskina, Candidate of Law, Associate Professor of the Department of Criminalistics. East Siberian Institute of the MIA of Russia, 110, st. Lermontov, Irkutsk, Russia Federation, 664074.