

**ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
ҒЫЛЫМ ЖӘНЕ ЖОҒАРЫ БІЛІМ МИНИСТРЛІГІ**

**«Л.Н. ГУМИЛЕВ АТЫНДАҒЫ ЕУРАЗИЯ ҰЛТТЫҚ
УНИВЕРСИТЕТІ» КеАҚ**

**«Қылмыстық саясатты дамыту теориясы мен тәжірибесі»
Халықаралық ғылыми-практикалық дөңгелек үстел
БАЯНДАМАЛАР ЖИНАҒЫ**

**СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ
Международного научно-практического круглого стола
«Теория и практика развития уголовной политики»**

**PROCEEDINGS
of the International scientific and practical round table
«Theory and practice of criminal policy development»**

**Астана
2024**

УДК 343.2/.7
ББК 67.408
К83

сборник конференций

В выпускаемый сборник вошли материалы международного круглого стола «ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА РАЗВИТИЯ УГОЛОВНОЙ ПОЛИТИКИ» (29 января 2024 года, Астана, Казахстан). - Астана: Изд-во ЕНУ им. Л.Н. Гумилева, 2024. - 208 с.

ISBN 978-601-337-965-4

В сборнике международного научно-практического круглого стола на тему «Теория и практика развития уголовной политики» освещены вопросы совершенствования уголовной политики РК в свете регулирования правовых норм по модернизации и оптимизации уголовного, уголовно-процессуального и уголовно-исполнительного законодательства и осуществления правоприменительной деятельности эффективными процессами обеспечения прав и свобод человека, гражданина и личности.

Сборник сформирован статьями магистрантов и студентов кафедры уголовно-правовых дисциплин юридического факультета ЕНУ им. Л.Н. Гумилева, обучающимися по ОП 7М04204 – «Судебная власть и уголовная юстиция», 7М04209 – «Судебная экспертиза», 6В04204 – «Судебно-прокурорская и следственно-криминалистическая деятельность» и магистрантов Академии правоохранительных органов при Генеральной прокуратуре РК, Академии государственного управления при Президенте РК, а также статьями магистрантов Тюменского государственного университета (РФ, Тюмень).

Публикуемые материалы предоставлены авторской редакцией.

© ЕНУ имени Л.Н. Гумилева, 2024

Жапасбай Дархан Балтабайұлы

*магистрант 2 курса кафедры уголовно-правовых дисциплин
Евразийского национального университета имени Л.Н. Гумилова
Научный руководитель – д.ю.н., профессор Онгарбаев Е.А.*

ТРАНСПОРТНО-ТРАСОЛОГИЧЕСКАЯ ЭКСПЕРТИЗА

Аннотация: В данной статье рассматриваются механизмы и особенности выполнения транспортно-трасологической экспертизы в случае дорожно-транспортных происшествий. Освещаются ключевые мотивы проведения экспертизы, производится оценка необходимой документации для ее реализации, а также описываются основные этапы процесса проведения.

Ключевые слова: дорожно-транспортное происшествие, экспертиза, диагностика, документация, транспортно-трасологическая экспертиза.

Транспортная техника имеет особое значение в современном обществе, так как обеспечивает мобильность людей и перевозку различных грузов. Она играет важную роль в жизнедеятельности человечества.

Увеличение количества находящихся в эксплуатации транспортных средств, повышение их скоростей и общей интенсивности движения автотранспорта в нашей стране сопровождается ростом количества дорожно-транспортных происшествий с человеческими жертвами и увечьями, а также увеличением материального ущерба. Борьба с этими происшествиями в настоящее время приобрела особо важное значение и стала одной из актуальных задач нашего общества. Придавая большое значение борьбе с дорожно-транспортными происшествиями и повышению безопасности движения одной из основных задач следственных органов, является установление причин и условий, способствовавших совершению дорожно-транспортных преступлений.

Практика производства транспортно-трасологических экспертиз по делам о дорожно-транспортных происшествиях свидетельствует о том, что следственные работники не всегда еще в полном объеме знакомы с возможностями указанных исследований. Для успешной борьбы с дорожно-транспортными происшествиями необходимо шире знакомить практических работников с современными возможностями транспортно-трасологической экспертизы по рассматриваемой категории дел.

Транспортно-трасологическая экспертиза – это вид исследования направленная для установления обстоятельств ДТП. Такая экспертиза проводится для определения виновности участников ДТП, выявления нарушений правил дорожного движения, а также для предотвращения подобных происшествий в будущем путем разработки рекомендаций по

улучшению дорожной инфраструктуры и повышения безопасности на дорогах.

Данным видом исследования занимается эксперт-автотехник имеющий достаточный опыт и знания в области автотехники и криминалистики (в частности трасологии). Основная Задача эксперта автотехника (трасолога) – полный, последовательный осмотр транспортного средства в целях изучения, обнаружения и фиксации всех следов, при возникновении необходимости для рассматриваемого дела – их реконструкция для последующего установления механизма дорожно-транспортного происшествия.

Производство транспортно-трасологической экспертизы основано на положениях общей методики экспертного исследования. При этом учитываются и некоторые специфические особенности. К ним относится, в первую очередь, то, что при производстве экспертизы данного вида объектом исследования, как правило, является комплекс следов, в том числе группы разнородных следов, связанные между собой в систему вещной обстановки единством происхождения либо характером самого механизма ДТП.

Предметом судебно-экспертного транспортно-трасологического исследования являются обстоятельства (фактические данные), устанавливаемые экспертом на основе исследования следов, возникающих на местах ДТП в результате воздействия ТС, иных материальных объектов, людей, животных[2]. В частных случаях предметом транспортно-трасологического исследования, заложены в поставленных перед экспертом вопросах, отраженных в постановлении (определении) о назначении экспертизы.

Исходя из Приказа № 484 МЮ РК «Об утверждении Правил организации и производства судебных экспертиз и исследований в органах судебной экспертизы» от 27 апреля 2017 года – объектами судебно-экспертного транспортно-трасологического исследования являются различные предметы вещной обстановки дорожно-транспортного происшествия как транспортные средства и их узлы и агрегаты, следы взаимодействия (контактирования) транспортных средств с другими транспортными средствами или иными объектами, следы шин (дисков, гусениц) транспортных средств, предметы одежды пострадавших, и пр.), материалы дела.

Задачами транспортно-трасологического исследования являются классификационные – установление марки и модели ТС причастных ДТП, идентификационные – отождествление ТС участвующих в ДТП, диагностические – определение механизма события происшествия в целом или отдельных его фаз, основываясь на изучении следов транспортных средств на месте происшествия, следов непосредственно на транспортных средствах, а также на отделившихся частях и деталях транспортных средств. Стоит отметить, что решение диагностических задач являются основной работой эксперта-автотехника. Именно в решении диагностических задач (установление вектора движения ТС, расположение и угла контактирования

транспортных средств, взаимного размещения ТС в момент столкновения и др.) в которых проявляются особенности транспортно-трассологической экспертизы, органически связанных с криминалистическими знаниями, относящиеся к классификациям следов, способам их выявления, фиксации и оценки, со знаниями функциональных особенностей транспортных средств как автомобили и мотоциклы, являющиеся основными объектами транспортной-трассологической экспертизы. Функциональные особенности и особенности эксплуатации авто и мототехники определяют механизм следового взаимодействия, который познается в связи со знаниями динамики дорожно-транспортного происшествия.

Опираясь на результаты исследования следов на транспортных средствах, которые в свою очередь позволят разрешить широкий круг вопросов. К примеру, при исследовании следов касания двух движущихся в попутном направлении транспортных средств по повреждениям можно определить, у кого транспортного средства скорость была выше относительно, а также угол между данными автомобилями в момент их столкновения, что положительно влияет при построении механизма ДТП.

Механизм ДТП – это комплекс связанных объективными закономерностями обстоятельств, определяющих процесс сближения ТС с препятствием перед ударом, взаимодействие его с препятствием при нанесении удара и последующее движение ТС и других отброшенных ударом объектов до остановки[3]. Из данного определения можно выделить 3 стадии, как сближение ТС с объектом (препятствием), контакт ТС с объектом и перемещение ТС и иных контактируемых объектов после столкновения.

Для дальнейшего хода расследования следователю важен конечный результат экспертного исследования, где устанавливаются данные механизма ДТП, позволяющие дать оценку действиям водителя по предотвращению наступления вредных последствий. Основное значение имеет установление факта, имевшее место в первой стадии механизма происшествия, а именно когда водитель мог и должен был оценивать дорожную обстановку как опасную и принять необходимые меры. Поскольку последующие стадии контакта и перемещения ТС и иных объектов контактирования развиваются независимо от воли и действий водителя, под воздействием неодолимых сил. В связи с чем рассмотрение второй и третьей стадии применимо для уточнения или установления факта первой стадии, а также применимо для проверки различных версий.

Процедуру проведения транспортно-трассологического исследования по значимости, можно разделить на следующие основные этапы:

1 этап: Эксперту автотехнику передается материалы уголовного дела, в котором должны отражаться протокол ОМП, фототаблица, схема ДТП, пояснения участников и свидетелей происшествия и иные материалы дела собранные для полноты расследования.

2 этап: Изучение экспертом предоставленных ему материалов, при необходимости выносит ходатайство предусмотренное статьей 78 УПК РК,

при достаточности материалов составляет план мероприятия для проведения исследования.

3 этап: Осмотр ТС – участников ДТП, целью которой является фиксация данных необходимых для поведения исследования.

4 этап: Эксперт исследует собранные на предыдущих этапах информацию и оформляет результаты в виде заключения.

5 этап: Заключение эксперта передается назначившему лицу экспертизу.

При проведении транспортно-трасологической экспертизы должны соблюдаться принцип независимости, объективности и достоверности, при этом должны установлены групповая принадлежность и идентификации различных объектов по их следам-отображениям, а так же для установления принадлежности частей определенному целому объекту с целью диагностирования механизма и условий образования данных повреждений, при этом определено относимости следов к происшедшему событию, свойств и признаков объекта, оставившего след с целью установления обстоятельств, при которых был оставлен след.

Список использованных источников:

1. Уголовно-процессуальный кодекс Республики Казахстан.
2. Приказ № 484 МЮ РК «Об утверждении Правил организации и производства судебных экспертиз и исследований в органах судебной экспертизы».
3. Корухов Ю.Г. Транспортно-трасологическая экспертиза. Ч.1. М.2006, С. 45-49.
4. Шестаков А. В. Об основных понятиях и методике диагностических исследования в транспортно-трасологической экспертизе // Вопросы криминалистики и судебных экспертиз Алма-Ата, 1980. – Ч. 1. С 26-31.
5. Корухов Ю. Г. Экспертиза следов при автодорожных происшеств. М., 1960.