

ФГАОУ ВО «Балтийский федеральный университет  
имени Иммануила Канта»

*На правах рукописи*

Попов Евгений Александрович

**РАССЛЕДОВАНИЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ  
ПРЕСТУПЛЕНИЙ, СОВЕРШЕННЫХ С УЧАСТИЕМ  
БОЛЬШЕГРУЗНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ**

Специальность 12.00.12 –  
криминалистика; судебно-экспертная деятельность;  
оперативно-розыскная деятельность

Диссертация  
на соискание ученой степени кандидата юридических наук

**Научный руководитель:**  
доктор юридических наук, профессор,  
Заслуженный работник высшей школы РФ  
**Волчецкая Татьяна Станиславовна**

Калининград  
2018

## СОДЕРЖАНИЕ

<b>Введение.....</b>	<b>3</b>
<b>Глава 1. Криминалистическая характеристика ДТП, совершенных с участием большегрузных автомобилей.....</b>	<b>19</b>
1.1. Особенности криминалистической характеристики ДТП, совершенных с участием большегрузных автомобилей.....	19
1.2. Криминалистическая классификация грузовых транспортных средств, участвующих в дорожно-транспортных преступлениях.....	53
1.3. Информация о личности водителя большегрузного автомобиля как элемент криминалистической характеристики.....	67
<b>Глава 2. Особенности расследования ДТП, совершенных с участием большегрузных автомобилей.....</b>	<b>80</b>
2.1. Особенности первоначального этапа расследования: исходные типовые ситуации и версии .....	80
2.2. Тактические особенности отдельных следственных действий при расследовании ДТП, совершенных с участием большегрузных автомобилей.....	93
2.3. Специфика последующего этапа расследования.....	133
<b>Глава 3. Проблемы использования специальных знаний, возникающие при расследовании и профилактике ДТП, совершенных с участием большегрузных автомобилей.....</b>	<b>144</b>
3.1. Проблемы, возникающие при использовании специальных знаний, и особенности их решения.....	144
3.2. Криминалистическая профилактика ДТП, совершенных с участием большегрузных автомобилей.....	156
<b>Заключение.....</b>	<b>174</b>
<b>Список использованной литературы.....</b>	<b>179</b>
<b>Приложения.....</b>	<b>215</b>

## Введение

**Актуальность темы исследования** обусловлена совокупностью следующих факторов.

Во-первых, Стратегией безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 - 2024 годы провозглашается стремление к нулевой смертности на дорогах к 2030 году. На 2024 год установлен показатель – не более 4 погибших на 100 тысяч населения<sup>1</sup>. На сегодняшний день смертность в авариях на российских дорогах составляет 13,8 человек на 100 тысяч населения, в то время как аналогичный показатель в Европейском союзе составляет 5 погибших.

Количество ежегодно пострадавших на дорогах страны соизмеримо с населением крупного областного центра. С целью сокращения смертности от дорожно-транспортных происшествий Правительством РФ принята Федеральная целевая программа "Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах"<sup>2</sup>. На дорожную безопасность запланировано потратить 35,7 млрд. рублей.

Приоритетный проект Министерства транспорта России «Безопасные и качественные дороги» ставит своей целью привести в нормативное состояние дорожную сеть 38 городских агломераций до 2025 года, а также сократить количество мест концентрации дорожно-транспортных происшествий. Планируется привести в нормативное состояние более 49,7 тыс. км автодорог федерального, регионального и местного значения<sup>3</sup>.

Постоянное увеличение количества автомобильного транспорта и в то же время невысокие темпы развития дорожной сети и транспортных магистралей, подчас безответственное отношение водителей и пешеходов к

---

<sup>1</sup>Распоряжение Правительства РФ от 8 января 2018 г. N 1-р //Российская газета. Федеральный выпуск №7478 (15).

<sup>2</sup>Постановление Правительства РФ от 03.10.2013 № 864 «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения на 2013-2020 гг.»// СПС «КонсультантПлюс».

<sup>3</sup>Официальный сайт Минтранса России [Электронный ресурс]. URL: <http://bkd.rosdornii.ru/>(дата обращения 30.03.2018).

соблюдению правил дорожного движения ведет к тому, что проблема обеспечения безопасности на дорогах России будет еще долгие годы оставаться актуальной. Не случайно Всемирная организация здравоохранения признала главной проблемой последнего десятилетия гибель людей в результате ДТП.

На сегодняшний день Госавтоинспекцией МВД Российской Федерации зарегистрировано 57,1 млн. автомототранспортных средств, из которых 44 млн. легковых автомобилей, 6,2 млн. большегрузных автомобилей и автопоездов, 890 тысяч автобусов, 2,2 млн. единиц мототранспорта и более 3 млн. прицепов и полуприцепов<sup>1</sup>. Экономический ущерб от всех видов дорожно-транспортных происшествий составляет сумму, равную двум процентам внутреннего валового продукта России.

Во-вторых, по данным ГИБДД МВД РФ количество дорожно-транспортных происшествий с участием грузовых автомобилей и автопоездов за последние 5 лет увеличилось на 15%. Из всего парка грузовых автомобилей и автопоездов 65% приходится на транспортные средства, срок эксплуатации которых превышает 15 лет.

Как показывает статистика, за 2017 год на российских дорогах зарегистрировано 152 852 дорожно-транспортных происшествия, в которых было ранено 194 266 и погибло 17 185 человек, 9 759 ДТП произошло с участием грузовых автомобилей.<sup>2</sup> От общего числа ДТП аварии с участием большегрузных автомобилей составляют 6,4 %, по вине водителей грузовиков погибает 9,3 % человек.

Порядка 90% дорожно-транспортных преступлений с автопоездами происходит по причине потери их устойчивости, в их числе 55% вследствие плохих дорожных условий, 18% - по причине неисправности тормозной системы. Около 3% ДТП составляют наезды на стоящие транспортные средства. Имеют место и региональные особенности, так, к примеру, в

---

<sup>1</sup> Официальный сайт Госавтоинспекции МВД России. Статистика [Электронный ресурс]. URL: <http://www.gibdd.ru/stat> (дата обращения 19.02.2018).

<sup>2</sup> Там же.

Калининградской области с учетом специфики дорожной обстановки ежегодно происходит около 50 дорожно-транспортных преступлений с участием большегрузных автомобилей, преимущественно в г. Калининграде, Гурьевском и Черняховском районах<sup>1</sup>.

Треть погибших в авариях на автомобильных дорогах составляют люди активного трудоспособного возраста от 26 до 40 лет, 20 % пострадавших становятся инвалидами, что свидетельствует о распространенности и общественной опасности этой категории преступлений, и свидетельствует о необходимости проведения соответствующих научных исследований по выявлению закономерностей расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных с участием большегрузных автомобилей.

Аварийность на грузовом транспорте наносит неопределимый материальный и моральный ущерб не только обществу в целом, но и отдельным гражданам и их семьям. Основными причинами аварий в 2017 году стали нарушения водителями правил дорожного движения, плохое состояние дорог, алкогольное опьянение, техническая неисправность транспортных средств<sup>2</sup>.

В этой связи потребностью правоприменительной практики является выявление особенностей расследования ДТП, совершенных с участием большегрузных автомобилей, в рамках частной видовой криминалистической методики и разработка научных рекомендаций по криминалистической профилактике данного вида преступлений.

Перечисленные факторы и обуславливают актуальность темы диссертационного исследования. Интерес к теме объясняется также криминалистической специфичностью дорожно-транспортных преступлений, совершенных большегрузными автомобилями.

---

<sup>1</sup> Официальный сайт Госавтоинспекции по Калининградской области. Статистика [Электронный ресурс]. URL: <http://www.39gibdd.ru/stat> (дата обращения 19.02.2018).

<sup>2</sup> Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 - 2024 годы. Распоряжение Правительства РФ от 8 января 2018 г. N 1-р.// СПС «КонсультантПлюс».

### **Степень научной разработанности темы исследования.**

Проблемы расследования дорожно-транспортных преступлений в тех или иных аспектах рассматривались в работах целого ряда ученых-криминалистов.

Так, в своё время значительный вклад в разработку методики расследования дорожно-транспортных преступлений внесли С.И. Гирько, Б.Д. Завидов, Л.А. Иванов, И.Г. Маландин и другие ученые-криминалисты.

Проблемам расследования дорожно-транспортных происшествий посвящены также и работы зарубежных авторов. Р. Байэтт, Р. Уоттс выявили закономерные связи между следами дорожно-транспортного происшествия и его механизмом, проанализировали сущность соответствующих криминальных ситуаций, раскрывая тактику осмотра места происшествия. Д. Коллинз, Д. Моррис дают научно обоснованные рекомендации по восстановлению ситуации, исследуя автомобильные столкновения<sup>1</sup>.

Тактические и методические рекомендации, направленные на оптимизацию расследования дорожно-транспортных преступлений разработаны в трудах таких ученых, как А.Г. Алексеев, Р.Ю. Ачмиз, В. Н. Герасимов, О.Д. Ким, В.А. Мызников и др.

Следует отметить, что С.В. Власова, В. Р. Гайнельзянова, В.А. Городокин провели научные исследования по использованию специальных знаний при расследовании данной категории преступлений.

Отдельные исследования Э.Р. Домке, В.А. Иларионова, Ю.Б. Суворова, И.И. Чавы посвящены экспертизам дорожно-транспортных преступлений. Так, например, роль судебной автотехнической экспертизы весьма значительна, так как она оказывает содействие следствию и суду в установлении обстоятельств дорожно-транспортного преступления и причин, способствующих наступлению весьма негативных последствий.

---

<sup>1</sup> Байэтт Р., Уоттс Р. Расследование дорожно-транспортных происшествий / Пер. с англ. М.: Транспорт, 1983. 284 с.; Коллинз Д., Моррис Д. Анализ дорожно-транспортных происшествий / Пер. с англ. М.: Транспорт, 1971. 128с.

Применение технико-криминалистических средств в ходе расследования ДТП рассмотрено в исследованиях А.А. Бондаренко, С.Л. Рыжикова.

Противодействие расследованию ДТП раскрыто в диссертационных работах А.А. Бибикова, С.М. Ремизова.

Специфика расследования ДТП с учетом ситуационных факторов выявлены в трудах А.П. Онучина, Т.С. Волчецкой, С.В. Владимирова.

Особенности расследования дорожно-транспортных происшествий, основанные на анализе временных факторов, выделены В.М. Мешковым, А.Б. Маханек, В.И. Тарасовой.

Совершенствованию методик расследования отдельных видов дорожно-транспортных преступлений посвящены диссертации И. К. Завгороднего, Е. В. Зубенко, Н. Ф. Колосова, А. Г. Кольчурина.

Ряд работ посвящено проблеме повышения качества осмотра места дорожно-транспортного происшествия. Это и закономерно, поскольку от грамотного проведения осмотра во многом зависит успех расследования, установление причин возникновения ДТП, что важно и для профилактики автомобильных аварий. О.П. Вдовина в своем диссертационном исследовании дает рекомендации по работе с микрообъектами в ходе расследования дорожно-транспортных преступлений.

В 2017 году Л.Б. Сыромля защитила кандидатскую диссертацию на тему «Предварительное исследование материальных следов на месте дорожно-транспортного происшествия». Автору удалось сформулировать методические рекомендации по работе с разнообразными материальными следами, обнаруженными на месте совершения дорожно-транспортного происшествия в полевых условиях.

Несмотря на ряд уже проведенных научных изысканий по расследованию дорожно-транспортных преступлений и их практическую ценность, необходимо признать, что на сегодняшний день проблемы расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных

большегрузными автомобилями остались не изученными, хотя они, несомненно, имеют свою криминалистическую специфику в особенностях механизма, следовой картины, последствий, наконец - причин совершения. Поэтому на сегодняшний день имеется насущная необходимость в научном анализе особенностей совершения и расследования данных преступлений, и в разработке организационных, методических, тактических и технико-криминалистических рекомендаций по расследованию указанной группы преступлений.

**Объектом исследования** является криминальная деятельность, связанная с дорожно-транспортными преступлениями, совершенными с участием большегрузных автомобилей, а также деятельность по расследованию этих преступлений.

**Предметом исследования** являются закономерности криминальной деятельности, связанной с дорожно-транспортными преступлениями, совершенными с участием большегрузных автомобилей, а также организационные, методические, тактические и технико-криминалистические закономерности расследования данной категории преступлений.

**Цель исследования** состоит в выявлении особенностей совершения ДТП с участием большегрузных автомобилей и разработке научно-криминалистических рекомендаций по их расследованию.

Для достижения указанной цели были поставлены следующие **задачи**:

- описать криминалистическую характеристику ДТП, совершенных с участием большегрузных автомобилей;
- разработать криминалистическую классификацию грузовых транспортных средств, участвующих в дорожно-транспортных преступлениях;
- исследовать особенности личности водителя грузового транспортного средства как элемента криминалистической характеристики;
- выявить типовые ситуации и версии первоначального этапа расследования;



- раскрыть тактические особенности проведения отдельных следственных действий по делам данной категории;

- выявить проблемы, возникающие при использовании специальных знаний в ходе расследования ДТП с участием большегрузных автомобилей, и определить пути их решения;

- выявить особенности назначения и проведения экспертиз по рассматриваемой категории уголовных дел;

- рассмотреть возможности криминалистической профилактики ДТП, совершенных с участием большегрузных автомобилей.

**Методологическую основу** исследования составили материалистическая диалектика как всеобщий метод научного познания, а также общенаучные и частнонаучные методы познания, в частности: анализ, синтез, наблюдение, сравнение, эксперимент, моделирование, обобщение, системно-структурный анализ, ситуационный подход, интервьюирование, анкетирование и ряд других.

**Нормативная база** исследования включает в себя международные правовые акты, Конституцию Российской Федерации, административное, уголовное и уголовно-процессуальное законодательство Российской Федерации, ведомственные нормативные акты, постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации, государственные стандарты, имеющие непосредственное отношение к исследуемой проблеме.

**Теоретической основой** исследования послужили работы известных ученых: И.В. Александрова, Р.С. Белкина, А.А. Белякова, Т.С. Волчецкой, В.К. Гавло, Ю.П. Гармаева, В.Н. Герасимова, В.К. Глистина, С.И. Давыдова, Л.Я. Драпкина, Е.П. Ищенко, Д.В. Кима, И.М. Комарова, В.М. Мешкова, В.А. Оровера, Н.А. Подольного, Б.В. Россинского, Е.Р. Россинской, Д.А. Степаненко, Т.В. Толстухиной, И.Я. Фридмана, Е.Н. Холоповой, Н.П. Яблокова.

**Эмпирическая база** исследования состоит из результатов обобщения практики расследования 207 уголовных дел по ст.ст. 264, 264.1, 266 УК РФ с

участием большегрузных автомобилей и автопоездов по Калининградской, Ростовской, Иркутской областям, Алтайскому краю с 2012 по 2017 гг.; анализа 50 материалов об отказе в возбуждении уголовного дела; изучения 78 архивных материалов судов г. Калининграда и Калининградской области, Алтайского края, Иркутской и Ростовской областей; 82 заключений экспертов; анкетирования 54 практических работников, из них 28 следователей и 26 экспертов Калининградской, Ростовской областей и Алтайского края; анкетирования 215 руководителей транспортных компаний, занимающихся грузовыми перевозками в Иркутской, Смоленской, Свердловской, Псковской, Ростовской, Калининградской, Московской областей и Алтайском крае и 450 водителей большегрузных автомобилей из Калининградской, Смоленской, Ростовской областей и Алтайского края. Эмпирическая основа исследования также включает анализ статистических данных, размещенных на официальном интернет-сайте Госавтоинспекции МВД РФ.

Сведения, полученные в результате научного исследования региональной выборки грузовых транспортных средств, наиболее часто фигурирующих в материалах уголовных дел: 157 большегрузных автомобилей, в основном иностранного производства (Man, Daf, Scania, Volvo, Ford, Iveco, Renault, Mercedes, Hyundai, Freightliner и др.) и 30 моделей шин, распространенных в Калининградской области<sup>1</sup>.

В ходе диссертационного исследования автор также использовал личный практический опыт работы в качестве сертифицированного судебного эксперта по автотехнической экспертизе.

**Научная новизна** исследования заключается в том, что в нем впервые на монографическом уровне проведено комплексное исследование теоретических и практических проблем расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных большегрузными автомобилями. На основе изучения следственной, судебной и экспертной практики,

---

<sup>1</sup> Наиболее распространены марки грузовых шин: Barum, Bridgestone, Continental, Dunlop, Firestone, GoodYear, GTRadial, Hankook, Matador, Michelin, Nokian, Pirelli, Yokohama.

результатов анкетирования работников правоохранительных органов, руководителей транспортных предприятий, водителей большегрузных автомобилей, теоретических положений криминалистики и других наук, а также с позиции ситуационного подхода:

- разработана криминалистическая характеристика ДТП, совершенных с участием большегрузных автомобилей;
- выявлены особенности механизма совершения и следовой картины указанных преступлений;
- определена специфика водителей большегрузных автомобилей, совершающих ДТП;
- разработана криминалистическая классификация грузовых транспортных средств, участвующих в дорожно-транспортных преступлениях;
- выявлены особенности расследования ДТП, совершенных с участием большегрузных автомобилей; установлены типовые исходные следственные ситуации, возникающие на первоначальном этапе такого рода ДТП, разработаны алгоритмы их решения;
- разработаны научно-практические рекомендации, повышающие эффективность следственных действий с учетом специфики указанной категории уголовных дел;
- определены конкретные меры по криминалистической профилактике данного вида дорожно-транспортных преступлений.

Проблема криминалистической профилактики ДТП с участием грузового транспорта рассмотрена как комплексная, требующая для своего решения усилий различных министерств, ведомств, государственных органов, органов местного самоуправления, транспортных предприятий, общественности в тесном взаимодействии с органами дознания и предварительного следствия.

На основе выявленных закономерностей разработаны научно-практические рекомендации по использованию различных форм

специальных знаний при расследовании дорожно-транспортных преступлений, совершенных с участием большегрузных автомобилей.

Научная новизна результатов исследования нашла отражение в положениях, выносимых на защиту.

**Основные положения, выносимые на защиту:**

1. Разработана криминалистическая характеристика дорожно-транспортных преступлений, совершенных с участием большегрузных автомобилей, включающая следующие элементы: информацию о механизме и обстановке совершения преступления, месте и времени совершения преступления, грузовых транспортных средствах, типовых материальных следах, остающихся на месте происшествия; типовой информации о личности участников ДТП.

Механизм совершения ДТП с участием большегрузного автомобиля включает в себя четыре этапа с учетом специфики соответствующей криминальной ситуации: начальный (возникновение опасной предкриминальной ситуации), промежуточный (участники дорожного движения пытаются предотвратить перерастание предкриминальной ситуации в криминальную), кульминационный (аварийная - собственно криминальная ситуация), финальный (последствия происшествия).

Наиболее уязвимой категорией потерпевших по делам о ДТП с участием грузовиков являются пешеходы и велосипедисты, попадающие в «слепую зону» грузового транспортного средства. 40 % погибших относятся к старшей возрастной группе участников дорожного движения (от 55 лет и старше). 2/3 пешеходов погибают от наезда грузовиков в темное время суток. Треть наездов совершается на пешеходных переходах, в том числе нерегулируемых и характеризуются тяжкими последствиями.

Выявлены корреляционные связи между указанными элементами.

2. Создана криминалистическая классификация грузового транспорта для целей расследования в зависимости от грузоподъемности, назначения, типа кузова, технических особенностей и следам, оставленным на месте

происшествия. Данная классификация предназначена для уяснения следователем механизма расследуемого события и механизма слеодообразования, а также для разработки тактики следственного осмотра, следственного эксперимента и некоторых судебных экспертиз.

3. Разработана классификация водителей большегрузных автомобилей по различным критериям.

Так, по критерию формы трудоустройства выделены:

- 1) водители грузовых автомобилей - физические лица, которые управляют грузовым транспортным средством, находящимся в собственности;
- 2) водители - индивидуальные предприниматели, управляющие грузовым транспортным средством, находящимся в собственности;
- 3) наемные водители, принятый по трудовому договору на работу юридическим лицом или индивидуальным предпринимателем для перевозки грузов и товаров, в том числе водители-мигранты с российскими национальными водительскими правами;
- 4) иностранные водители без российских прав с низкой водительской подготовкой, недостаточным владением русским языком, не прошедшие медосмотр, отсутствием знаний городской инфраструктуры<sup>1</sup>.

Данная классификация водителей большегрузных автомобилей предназначена для установления определенных взаимосвязей между личностью неосторожного преступника и обстановкой, причинами совершения ДТП с участием большегрузных автомобилей, противодействию расследованию.

Предложена типология водителей грузовиков в зависимости от стратегии их поведения при попадании в аварийную ситуацию на дороге: 1) склонны к самооговору, винят себя в произошедшем; 2) отрицают свою вину, занимают враждебную позицию по отношению к другим участникам дорожного движения, оказывают противодействие расследованию, дают

---

<sup>1</sup> С 1 июня 2017 года водителям маршруток, автобусов, такси и грузовиков запрещено ездить по российским дорогам по национальным водительским удостоверениям.

ложные показания; 3) рассматривают аварийную ситуацию как возможность развиваться, выдвигают и обосновывают версию случившегося; 4) концентрируются на поставленных задачах, активно сотрудничают со следователем, помогают в расследовании дорожно-транспортного происшествия, дают признательные показания.

Представленная типология предназначена для выбора следователем тактики допроса подозреваемого (обвиняемого) по вопросам нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортного средства.

Составлена типовая модель личности неосторожного преступника, который склонен к совершению ДТП с участием большегрузного автомобиля. Так, чаще всего - это водитель большегрузного автомобиля, как правило, в возрасте от 30 до 50 лет со стажем управления большегрузными автомобилями от 10 до 20 лет, со средним специальным образованием, в разводе, владелец собственного грузового транспортного средства, в большинстве случаев не проходящий предрейсовый медосмотр, управляющий неисправным подвижным составом, нередко в состоянии опьянения, неоднократно привлекающийся к административной ответственности за нарушение правил дорожного движения, обладающий излишней самоуверенностью и низким уровнем культуры вождения, не имеющий навыков оказания помощи раненым.

4. Обоснована целесообразность использования ситуационного подхода при расследовании ДТП для анализа криминальной и оптимизации следственной деятельности. Выявлены исходные типовые следственные ситуации первоначального этапа расследования:

*Ситуация 1.* На месте происшествия находятся все участники произошедшего события, транспортные средства, очевидцы. Обстановка на месте ДТП не изменена.

*Ситуация 2.* Водитель большегрузного автомобиля совершил наезд на пешехода (велосипедиста) и скрылся, оставив на месте происшествия пострадавшего.

*Ситуация 3.* Водитель грузовика скрылся, оставив на месте происшествия грузовое транспортное средство и пострадавшего.

*Ситуация 4.* Инсценировка дорожно-транспортного происшествия с участием большегрузного автомобиля с целью сокрытия другого тяжкого преступления.

Для каждой обозначенной ситуации разработаны типовые версии и соответствующие алгоритмы действий следователя.

5. Разработаны тактические рекомендации по проведению отдельных следственных действий. Доказано, что при подготовке к производству следственных действий весьма эффективным является применение ситуационного перспективного моделирования, когда следователь заранее продумывает возможные меры, способы и средства для разрешения каждой из практически возможных ситуаций. Установлено, что наиболее сложным следственным действием в организационно-тактическом плане по данной категории уголовных дел является следственный эксперимент, предложены рекомендации по оптимизации его проведения.

6. Установлено, что для решения прикладных задач расследования и разработке профилактических мер наиболее эффективна ситуационная экспертиза ДТП, совершенных с участием большегрузных автомобилей, которая позволяет не только исследовать дорожно-транспортную ситуацию, но и провести реконструкцию события происшествия. Особенно важно назначать её при возникновении нестандартных дорожно-транспортных ситуаций с участием большегрузных автомобилей (обширная следовая картина, расширенная в пространстве обстановка совершения преступления).

7. Проведенное исследование позволило разработать конкретные меры по криминалистической профилактике ДТП, совершенных с участием большегрузных автомобилей, основными из которых являются следующие:

– рекомендовать следователю (судье) выявлять причины и условия совершения ДТП, совершенных с участием большегрузных автомобилей и выносить представление (частное определение) о принятии мер по

устранению обстоятельств, способствовавших совершению дорожно-транспортных преступлений с участием грузовиков, а также проверять выполнение данных мер;

– необходимо кратное увеличение передвижных экипажей Ространснадзора на федеральных трассах для проверки на специальных площадках соблюдения водителями большегрузных автомобилей режима труда и отдыха, увеличение количества площадок для отдыха водителей;

– провести изменение комплектации большегрузных автомобилей за счёт оснащения их видеокамерами для увеличения обзора и исключения «слепых зон»;

– использовать в профилактических целях в ходе расследования и по его результатам информацию, обнаруженную и изъятую с современных технических средств, установленных на большегрузных автомобилях.

**Теоретическая значимость исследования** состоит в том, что разработанные в нём теоретические выводы и положения могут способствовать дальнейшему научному поиску и разработке научных положений в области совершенствования криминалистической методики расследования отдельных видов преступлений и методики расследования дорожно-транспортных преступлений. Ряд положений работы может найти свое дальнейшее развитие также в области теории судебно-экспертной деятельности по вопросам использования специальных знаний в процессе назначения и проведения судебных экспертиз при расследовании ДТП.

**Практическая значимость результатов исследования** заключается в том, что изложенные в диссертации выводы и прикладные рекомендации могут быть непосредственно применены следователями, дознавателями, экспертами, судьями, а также адвокатами в процессе предварительного и судебного следствия по делам о нарушениях правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств с участием большегрузных автомобилей.



Ряд положений работы может быть применен при совершенствовании законодательства и подзаконных актов в области безопасности дорожного движения.

Научно-практические рекомендации могут найти свое применение в учебном процессе при подготовке юристов, экспертов, специалистов в области транспортной безопасности, а также при повышении квалификации работников органов предварительного следствия, дознания, адвокатуры, прокуратуры и суда.

**Достоверность и обоснованность результатов исследования.** Разработанная концепция основана на научных подходах, проверяемых данных, согласуемых с опубликованными исследованиями, предметом которых явились различные криминалистические аспекты методики расследования преступлений.

Применительно к проблематике диссертации использован комплекс современных научных методов, современные методики сбора и обработки исходной информации. Научные идеи базируются на авторском анализе широкого круга источников, а также на результатах проведенного анализа материалов уголовных дел, анкетирования, социологического опроса.

**Апробация и внедрение результатов диссертации.** Основное содержание полученных результатов и выводов нашло отражение в 12 опубликованных научных статьях, 4 из которых размещены в ведущих рецензируемых научных журналах, входящих в перечень изданий, рекомендованный Высшей аттестационной комиссией Министерства образования и науки Российской Федерации.

Результаты исследования докладывались на 15 международных, всероссийских, межвузовских научно-практических конференциях, проходивших в Гродно (2016), Ижевске (2015), Калининграде (2011, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018), Москве (2015, 2017, 2018), Санкт-Петербурге (2015, 2016), Светлогорске (2011, 2017).

Диссертация обсуждалась на заседаниях кафедры уголовного процесса, криминалистики и правовой информатики юридического института Балтийского федерального университета имени Иммануила Канта.

Отдельные положения, разработанные в диссертации, представлены в учебно-методическом пособии по методике проведения судебной транспортно-трасологической экспертизы, которое используется в деятельности негосударственных экспертных учреждений, входящих в «СУДЕКС».

Автор участвовал в разработке межгосударственного стандарта ГОСТ 33997-2016 «Колесные транспортные средства. Требования к безопасности в эксплуатации и методы проверки», в котором были учтены его рекомендации по установке наружного зеркала переднего обзора на большегрузные автомобили с целью предотвращения гибели и ранений наиболее уязвимых категорий участников дорожного движения – пешеходов и велосипедистов, попадающих в «слепую зону» грузовика<sup>1</sup>.

Отдельные положения диссертации внедрены в практическую деятельность 4-го отдела Следственного управления УМВД России по г. Калининграду, Палаты судебных экспертов имени Ю.Г. Корухова, в учебный процесс юридического института Балтийского федерального университета имени И. Канта при преподавании криминалистики и судебной экспертизы, а также в учебный процесс Инженерно-технического института БФУ им. И. Канта при преподавании дисциплины «Экспертиза дорожно-транспортных происшествий», что подтверждается соответствующими актами о внедрении.

**Структура диссертации.** Работа состоит из введения, трех глав, включающих восемь параграфов, заключения, списка литературы и приложений.

---

<sup>1</sup> Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 18 июля 2017 г. № 708-ст межгосударственный стандарт ГОСТ 33997-2016 введен в действие в качестве национального стандарта РФ с 1 февраля 2018 г.

## Глава 1. Криминалистическая характеристика ДТП, совершенных с участием большегрузных автомобилей

### 1.1. Особенности криминалистической характеристики ДТП, совершенных с участием большегрузных автомобилей

Современная криминалистическая характеристика дорожно-транспортных происшествий достаточно изучена<sup>1</sup> и является базовым элементом частной методики расследования данной категории преступлений.

Однако, в условиях постоянного увеличения количества автотранспорта<sup>2</sup>, повышения интенсивности дорожного движения, низкого темпа прироста улично-дорожной сети и эксплуатационного качества транспортных магистралей, а также стремительный рост цен на запасные части и не всегда ответственное отношение водителей и недисциплинированность пешеходов к соблюдению правил дорожного движения, актуализируется проблема повышения качества расследования отдельных видов ДТП и требуется разработка дополнительных методических рекомендаций для следователей.

Вызывает тревогу тот факт, что за последние три года количество автокатастроф с участием большегрузных автомобилей в России заметно возросло. Так, резкий рост дорожно-транспортных происшествий, совершенных грузовыми транспортными средствами, был зафиксирован в 2016 году и составил 51 %<sup>3</sup>.

*Например, 16 марта 2015 года микроавтобус Mercedes Sprinter и грузовик-тягач Renault столкнулись на 65-м километре автомобильной дороги А-240 "Брянск-Новозыбков" в районе населенного пункта Первомайский. Погибли 15 человек, еще четверо ранены, водитель тягача получил легкие травмы. Четырнадцать из пятнадцати погибших были гражданами одной из республик Средней Азии. Автобус подвозил иностранцев, которые работали в г. Москве, на пограничный пункт для продления срока пребывания в России<sup>4</sup>.*

<sup>1</sup> См., например: Мешков В.М., Маханек А.Б., Тарасова В.И. Дорожно-транспортные преступления. Монография. М.: Юрлитинформ, 2014; Александров И.В. Основы расследования автотранспортных происшествий в кн.: Криминалистическая методика. М.: Юрлитинформ, 2014. С.154-192.

<sup>2</sup> Прирост автопарка в РФ в 2017 году составил 2,5 млн. единиц.

<sup>3</sup> В России резко выросло число ДТП из-за грузовиков [Электронный ресурс]. URL: [https://auto.vesti.ru/news/show/news\\_id/663522/](https://auto.vesti.ru/news/show/news_id/663522/) (дата обращения 20.02.2018).

<sup>4</sup> Крупные ДТП в России в 2014-2015 гг. [Электронный ресурс]. URL:

Приведенный пример свидетельствует о значительном количестве жертв, характерных для крупных дорожно-транспортных преступлений с участием большегрузных автомобилей.

Несмотря на наличие достаточно апробированной частной методики расследования дорожно-транспортных преступлений, тем не менее, возникает необходимость в изучении особенностей расследования отдельных видов и подвидов ДТП. К ним, например, относятся:

- методика расследования дорожно-транспортных происшествий, сопряженных с оставлением потерпевших в опасности<sup>1</sup>,
- расследование наезда транспортного средства на пешехода<sup>2</sup>,
- методика расследования дорожно-транспортных происшествий, совершенных в условиях неочевидности<sup>3</sup>,
- особенности расследования дорожно-транспортных происшествий, совершенных в сельской местности<sup>4</sup>,
- особенности расследования происшествий, возникших при пересечении автотранспортом железнодорожных путей<sup>5</sup>,
- противодействие расследованию преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств<sup>6</sup>.

Безусловно, данный перечень не является полным и достаточным, как с точки зрения методических основ расследования отдельных видов (групп) преступлений, так и в условиях современной следственной практики.

---

<https://ria.ru/spravka/20150316/1052698437.html> (дата обращения 20.02.2018).

<sup>1</sup> Зубенко Е.В., Оровер В.А. Методика расследования дорожно-транспортных происшествий, связанных с оставлением потерпевших в опасности. Монография. М.: Юрлитинформ, 2014.

<sup>2</sup> Владимиров С.В., Владимирова О.А. Расследование наезда транспортного средства на пешехода. Монография. М.: Юрлитинформ, 2013.

<sup>3</sup> Алексеев А.Г. Методика расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных в условиях неочевидности: дис. ... канд. юрид. наук. Саратов: Саратовская государственная академия права, 2001.

<sup>4</sup> Кольчурин А.Г. Особенности расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных в сельской местности: дис. ... канд. юрид. наук. Краснодар: Краснодарская академия МВД РФ, 2004.

<sup>5</sup> Егорова В.Ф. Особенности первоначального этапа расследования происшествий, возникающих при пересечении автотранспортом железнодорожных путей: дис. ... канд. юрид. наук. Иркутск: Байкальский государственный университет экономики и права, 2009.

<sup>6</sup> Головин А.Ю., Бибииков А.А., Андреева Н.Н. Криминалистическая характеристика противодействия расследованию преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств//Известия Тульского государственного университета. Экономические и юридические науки. № 1. 2007. С. 138-148; Бибииков А.А., Головин А.Ю. Криминалистические средства и методы преодоления противодействия расследованию ДТП. Монография. М.: РосНОУ, 2010.

Согласно официальной статистике<sup>1</sup> несмотря на снижение количества дорожно-транспортных происшествий в 2017 году на 2,5 %<sup>2</sup>, в течение года выросло число аварий с участием детей на 1,6%<sup>3</sup>, а также с участием пассажирских автобусов на 5,9%<sup>4</sup>. Только в 5 ДТП с участием автобусов, произошедших в республиках Татарстан, Марий Эл, Краснодарском и Забайкальском краях и Владимирской области в 2017 году погибли 80 и получили ранения 88 человек<sup>5</sup>.

Представляется, что потребностью практики правоохранительных органов является формирование таких криминалистических характеристик, как:

- криминалистическая характеристика дорожно-транспортных преступлений, совершенных водителями в состоянии опьянения<sup>6</sup>,
- криминалистическая характеристика дорожно-транспортных преступлений, совершенных с участием пассажирских автобусов и микроавтобусов,
- криминалистическая характеристика дорожно-транспортных преступлений с участием мотоциклов<sup>7</sup>,
- криминалистическая характеристика дорожно-транспортных преступлений, совершенных несовершеннолетними<sup>8</sup> и ряд других.

В ходе проведенного исследования предпринята попытка сформировать криминалистическую характеристику ДТП, совершенных с участием большегрузных автомобилей. Они являются крупными, влекут за собой травмирование и (или) гибель людей, в том числе детей, повреждение

---

<sup>1</sup> Официальный сайт Госавтоинспекции МВД России. Новости [Электронный ресурс]. URL: <http://гибдд.рф/news/item/105208> (дата обращения 19.02.2018).

<sup>2</sup> Число погибших на дорогах уменьшилось на 6%, раненых – на 2,6%.

<sup>3</sup> Количество погибших детей увеличилось на 0,4%, раненых – на 2,5%. В среднем по стране ежедневно совершается 54 ДТП с участием детей, в которых гибнут 2 и получают ранения 58 несовершеннолетних.

<sup>4</sup> Число погибших увеличилось на 26,1%, раненых – на 6,1%.

<sup>5</sup> Официальный сайт Госавтоинспекции МВД России. Новости [Электронный ресурс]. URL: <http://гибдд.рф/news/item/105208> (дата обращения 29.03.2018).

<sup>6</sup> Такая необходимость возникла, в том числе, в связи с принятием ФЗ от 31 декабря 2014 г. N 528-ФЗ. Уголовный кодекс РФ был дополнен статьей 264.1, вступившей в силу с 1 июля 2015 г. Число погибших из-за нарушений ПДД водителями в состоянии опьянения за последние 10 лет увеличилось в 1,8 раза.

<sup>7</sup> Участились случаи агрессивного вождения со стороны мотоциклистов-байкеров.

<sup>8</sup> К категории детей-пешеходов добавились дети-водители мопедов и дети-пассажиры мопедов, так как получение водительских прав категорий «М» (мопед и легкий квадрицикл) и «А1» (мотоциклы с рабочим объемом двигателя не выше 125 кубов и максимальной мощностью не более 11 кВт) стало возможным с 16 лет в соответствии с ФЗ от 10.12.1995 №196-ФЗ (ред. от 28.11.2015) «О безопасности дорожного движения».

транспортных средств, грузов, дорожных и иных искусственных сооружений, причиняют значительный материальный ущерб, наносят психические травмы пострадавшим и родственникам погибших, надолго затрудняют движение, имеют общественный резонанс. Более того, возможны и вредные воздействия на окружающую среду вследствие аварий большегрузных автомобилей, перевозящих взрывоопасные, токсичные и радиоактивные вещества.

Так, в качестве примера нужно рассмотреть одну из самых крупных аварий, которая произошла летом 2015 года.

*24 июня 2015 г. в 14 часов 35 минут по Москве (17:35 по местному времени) на 26 километре Сыропятского тракта на автодороге Омск — Нижняя Омка между населенными пунктами Ростовка и Богословка в Омской области муниципальный пассажирский автобус ЛИАЗ столкнулся с грузовиком КамАЗ-5410 с полуприцепом, груженым кирпичом. В автобусе находились 22 работника птицефабрики «Сибирская», ехавшие со смены из районного поселка Кормиловка, все жители одной деревни. Водитель КамАЗа 1957 года рождения пытался уйти от столкновения, но у него это не получилось. Удар был настолько сильным, что оба транспортных средства после столкновения были вынесены с проезжей части. От лобового удара пассажирский автобус превратился в груды металлолома, спасателям пришлось вырезать людей из искореженного салона. Погибли 16 человек, в том числе оба водителя и их напарники, из 11 пассажиров автобуса 8 тяжело ранены, ещё 3 получили травмы средней тяжести. Большинство людей погибли и пострадали от кирпичей, так как в момент лобового столкновения они по инерции полетели вперед. Тела погибших были сильно повреждены, у некоторых оторвало конечности. В результате ДТП образовалась многокилометровая пробка, выезд из Омска был затруднен. Авария произошла по вине водителя автобуса, который зацепил правую обочину колесом и выехал на встречную полосу движения. Водитель автобуса 1958 года рождения не справился с управлением из-за резкого ухудшения здоровья вследствие жары. Следственное подразделение ОМВД России по Крутинскому району возбудило уголовное дело по признакам состава преступления, предусмотренного ч. 5 ст. 264 УК РФ.*

Более того, в отношении должностных лиц управления Государственного автодорожного надзора по Омской области, в обязанности которых входит осуществление контроля и надзора за автомобильным транспортом и дорожным хозяйством, возбуждено уголовное дело по признакам преступления, предусмотренного ч.3 ст.293 УК РФ «Халатность»и ещё одно уголовное дело было возбуждено СУ Следственного комитета РФ

по Омской области по признакам преступления, предусмотренного ч. 3 ст. 238 УК РФ<sup>1</sup>. Следовательно, в результате аварий с участием большегрузных автомобилей возбуждается не одно, а сразу несколько уголовных дел, как правило, по статьям 264, 238, 293 УК РФ.

Здесь следует отметить, что весьма значительное количество сил и средств задействуется при ликвидации последствий подобных аварий. Привлекаются бригады экстренного реагирования медицины катастроф, линейные бригады скорой медицинской помощи, спасательные бригады, специализированные пожарные машины, патрульные машины ГИБДД. На разбор завалов на место происшествия направляется специальная и вспомогательная техника, в готовности находится авиация МЧС России. Проведенный опрос следователей и анализ уголовных дел свидетельствует о том, что службы МЧС, ГИБДД, скорой медицинской помощи прибывают на место ДТП в течении 10-30 минут (См. Приложение № 3). Только совместные действия экстренных служб помогают сохранить жизнь и здоровье пострадавших после крупных дорожно-транспортных преступлений с участием большегрузных автомобилей. Кроме того, психологи МЧС оказывают помощь пострадавшим и их родственникам, работает специальная горячая линия. Речь идет о комплексе мер по ликвидации последствий дорожно-транспортного происшествия, которые составляют спасательную операцию.

*В ходе аварийно-спасательных работ на месте происшествия под Омском участвовали свыше ста человек и более тридцати единиц техники, в том числе два автокрана и тягач. 15 бригад скорой помощи прибыли на место аварии незамедлительно.*

Материальный ущерб и моральный вред, причиняемый крупными авариями несопоставим с последствиями, которые наносятся в результате дорожно-транспортных происшествий с участием легковых автомобилей.

*В Омской области 25 июня 2015 года был объявлен День траура по погибшим в столкновении КамАЗа и автобуса. Губернатор региона и*

---

<sup>1</sup> Крупнейшая в стране дорожная авария произошла в Омской области [Электронный ресурс]. URL: <http://www.1tv.ru/news/social/286500> (дата обращения 29.03.2018).

*Президент России выразили соболезнования родственникам и близким погибших в результате этой трагедии<sup>1</sup>.*

Так, в соответствии с рассматриваемым инцидентом был создан оперативный штаб для оказания материальной помощи семьям погибших. Страховые компенсации составили два миллиона рублей.

Итак, помимо вреда, причиненного жизни, здоровью, имуществу, просматривается и социальный вред. К таким негативным последствиям можно отнести демографические и экономические проблемы, так как вследствие дорожно-транспортного травматизма гибнет население трудоспособного возраста, а также дети. Многие жертвы дорожно-транспортных происшествий с участием большегрузных автомобилей становятся инвалидами.

Очевидно, что криминалистическая характеристика ДТП с участием большегрузных автомобилей отличается своеобразием. В результате изучения судебной-следственной практики удалось выявить её характерные черты, типичные криминалистически значимые признаки.

В связи с тем, что данные преступления являются, как правило, неосторожными и совершаются в основном неумышленно, за исключением тех противоправных деяний, когда грузовое транспортное средство выбрано в качестве орудия для совершения убийства или террористического акта, в их типовой криминалистической характеристике отсутствуют такие элементы, как непосредственный предмет преступного посягательства и способы совершения преступления, основными элементами являются механизм и обстановка совершения преступления.

Обстановка дорожно-транспортного происшествия - это совокупность обстоятельств и условий при которых произошла авария.

К элементам обстановки относятся: статические объекты и предметы, динамические элементы дорожного движения, а также условия восприятия

---

<sup>1</sup> В Омской области 25 июня объявлен днем траура [Электронный ресурс]. URL: <http://tass.ru/proisshestiya/2068607>(дата обращения 29.03.2018).



обстановки происшествия со стороны участников и свидетелей дорожного движения.

Постоянных неподвижных объектов и предметов огромное многообразие: техническое обустройство дороги, технические средства регулирования и организации движения (дорожные знаки, светофоры, дорожная разметка, разделительная полоса, пешеходные переходы), ограждения, газоны, посадочные площадки, тротуары, здания, сооружения, зеленые насаждения, лес, обрывы.

Дорожные условия являются причиной ДТП в 18 % случаев. В том числе в местах, где проводятся дорожные работы.

*В рассматриваемой ситуации водитель не учел такие дорожные условия, как наличие опасной обочины, что привело к аварии. 18 августа 2014 года в 15:00 водитель автобетоносмесителя КамАЗ, двигаясь по своей полосе движения от п. Черницкий в сторону п. Щадрино Алтайского края совершил вынужденную остановку на обочине, которая находилась в неудовлетворительном состоянии. В результате обрушения обочины КамАЗ накренился и упал на бок. Водитель проигнорировал знак «Опасная обочина»<sup>1</sup>.*

Временная статическая обстановка включает в себя состояние поверхности дороги, которое характеризуется типом дорожного покрытия или дорожной одеждой, техническими дефектами покрытия (выбоины, просадки), состоянием проезжей части. Состояние покрытия зависит как от атмосферных условий (снег, дождь и др.), так и от возможных наслоений (пыль, грязь, листва деревьев, осколки стекла, горюче-смазочные материалы, песчано-солевая смесь). Именно данная часть обстановки больше всего влияет на ситуацию происшествия.

Погодные условия являются причиной ДТП в 4,5 % случаев.

*08 декабря 2015 года из-за сильного ветра, снегопада и метели усложнилась дорожная обстановка на 64-м километре трассы Пермь-Екатеринбург. В результате заноса четыре грузовика выбросило за пределы дороги и они перевернулись.*

---

<sup>1</sup> Заключение эксперта №2235/5-2 от 16.10.2015 г. Архив Алтайской лаборатории судебной экспертизы Министерства юстиции РФ. 2015 г.

Наиболее существенное влияние на аварийность, пожалуй, оказывает погода в зимние месяцы. Данный вывод подтвердился в результате опроса водителей грузовиков, которые считают зиму наиболее аварийным временем года для большегрузных автомобилей (См. Приложение № 2).

Рассмотрим развитие аварийной ситуации на конкретном примере.

**Предаварийная ситуация** развивается в условиях движения участников дорожного движения: транспортных средств и пешеходов. При возникновении опасной ситуации водители и пешеходы должны немедленно принять меры для предотвращения ДТП, если такие меры не приняты, то опасная ситуация переходит в аварийную, возникновение ДТП становится неизбежным.

*Так, 30 января 2015 года в 10:50 в Скопинском районе на 252-ом километре дороги Москва-Астрахань 22-летний житель Смоленской области управлял автомобилем ВАЗ-2105 в условиях низовой метели.*

Возникновению аварийной ситуации способствуют как объективные, так и субъективные факторы. К субъективным относятся, например, причины, вызванные неправильными действиями и поведением участников ДТП, к объективным – недостатки технического оснащения дорог, наличие или отсутствие дорожной информации, техническое состояние самих транспортных средств и др.

*Однако водитель не учел дорожные и метеорологические условия, не выбрал безопасный скоростной режим, в результате чего не справился с управлением и выехал на полосу встречного движения, где произошло лобовое столкновение с грузовым автомобилем ДАФ с полуприцепом.*

**Собственно аварийная ситуация** характеризуется кратковременностью и значительными последствиями в виде причинения вреда жизни и здоровью участникам дорожного движения. Происходят и другие изменения в дорожной обстановке. Ввиду того, что происшествие длится менее одной минуты, свидетели-очевидцы не успевают запомнить его подробности.

*В результате ДТП водитель «Жигулей» получил травмы, несовместимые с жизнью, и скончался на месте ДТП.*

**Поставарийная ситуация** обусловлена прекращением движения транспортного средства, когда последствия становятся необратимыми. После совершения ДТП возможно уничтожение следов преступления, противодействие правоохранительным органам, водитель может скрыться с места дорожно-транспортного происшествия, перекрывается движение на проезжей части. Однако, последствия поставарийной ситуации могут быть облегчены ввиду, например, своевременного оказания помощи пострадавшим и др.

Анализ компонентов аварийной ситуации позволяет создать информационную картину ДТП и прогнозировать поведение участников аварии на предварительном расследовании.

К сожалению, только в материалах нескольких уголовных дел, изученных в ходе проведенного исследования, находились справки о погодных условиях из центров по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды.

Динамическая часть обстановки состоит из интенсивности и скорости движения машин, пешеходов, взаимного их расположения относительно друг друга, маневров транспортных средств, поведения водителей и т.п.

Анализ всех составляющих обстановки места происшествия помогает в каждом конкретном случае разобраться в механизме дорожно-транспортного преступления.

Наряду с обстановкой, криминалистическое значение имеет также техническое состояние транспортного средства, попавшего в аварию. Судебно-следственная практика свидетельствует о фактах недоброкачественного технического осмотра, ремонта транспортных средств с использованием нестандартных деталей, некачественных, легко воспламеняющихся смазочных материалов. Выезд водителей на неисправных грузовиках нередко приводит к авариям с тяжелыми последствиями. Опрос

водителей грузовиков показал, что в 72 % случаев на аварийность влияют контрафактные автозапчасти, которые устанавливаются ввиду их меньшей стоимости по сравнению с оригинальными запчастями (См. Приложение № 2).

Техническая неисправность транспортного средства является причиной ДТП с участием большегрузных автомобилей в 5,3% случаях. Рассмотрим ряд примеров.

*27 января 2015 года около 13:00 на автодороге Новороссийск — Керченский пролив на въезде в Новороссийск на Кирилловском повороте у поселка Цемдолина грузовик DAF, груженный 20 тоннами стройматериалов, после отказа тормозов на скорости 150 км/ч столкнулся с 15 автомобилями, в том числе тремя маршрутками. В результате ДТП погибли два человека, еще 8 получили травмы различной степени тяжести. 37-летний водитель грузовика получил ушибы.<sup>1</sup>*

В результате опроса водителей грузовиков установлено, что самыми распространенными техническими неисправностями большегрузных автомобилей, способствующими дорожно-транспортным происшествиям, чаще всего являются автошины, не отвечающие требованиям безопасности и неисправная тормозная система (См. Приложение № 2).

Аварии с участием фур, у которых неисправны тормоза происходят не только на автотрассах, но и в городах, причем ущерб, который они могут нанести окружающим автомобилям, зданиям и сооружениям - ничуть не меньше, чем за городом.

Заключения экспертов свидетельствуют о том, что технически неисправные автопоезда с не работающей тормозной системой периодически выходят в рейс, становясь участниками дорожно-транспортных происшествий.

*Так, на момент осмотра автомобиля ДАФ и полуприцепа КЕГЕЛЬ, тормозная система находилась в технически неисправном состоянии, что выражено в неисправности прибора давления воздуха, отсутствии защитных кожухов тормозных механизмов колес полуприцепа, неравномерном износе тормозных колодок вне поверхности тормозных*

---

<sup>1</sup> Новости Новороссийска. У фуры отказали тормоза [Электронный ресурс]. URL: <http://gorod-novoross.ru/news.php?id=65> (дата обращения 29.03.2018).

барабанов. Указанные неисправности образовались в результате длительной эксплуатации транспортных средств и их перегрузках, то есть не могли быть получены одномоментно, в результате ДТП и могли быть обнаружены водителем при непосредственном управлении транспортным средством, снижения в процессе движения скорости путем притормаживания, служебного торможения. За счет указанных неисправностей тормозной системы автомобиля ДАФ и полуприцепа КЕГЕЛЬ, в виду того, что тормозные накладки при нажатии на педаль тормоза либо вообще не касались поверхности тормозных барабанов, либо контактировали с ними своей малой площадью, происходило снижение эффективности торможения ТСЮ, которое наблюдалось при его проверке на тормозном стенде, в результате чего происходит увеличение расстояния, которое требуется для его остановки.<sup>1</sup>

Заключение эксперта-автотехника подтверждается показаниями водителя автопоезда: «...я стал притормаживать, чтобы избежать столкновения с автомобилем МАЗДА, для чего нажал на педаль тормоза, которая провалилась, после чего я дернул рукоятку ручного тормоза, который также отказал».

Причиной аварии может быть не только неисправная тормозная система, но и ненадежное крепление грузовика с прицепом. Это ещё одна особенность ДТП, совершаемых с участием большегрузных автомобилей.

27 января 2016 года в 19 часов 40 минут на 56 километре федеральной трассы «подъезд к Екатеринбург» у шедшего в сторону Челябинска грузовика MAN сорвались крепления прицепа. Неуправляемый прицеп вылетел на встречную полосу, где с ним столкнулся ВАЗ-21150. От удара 54-летний водитель легкового автомобиля погиб на месте.

Одной из опасных неисправностей также является отказ рулевого управления.

В ходе проведенного исследования установлено, что 45 % грузовиков в момент аварии находились в технически неисправном состоянии, тогда как водитель перед выездом обязан проверять и в пути обеспечивать исправное техническое состояние автомобиля. Чаще всего автотехнической экспертизой выявляются неисправности рабочей тормозной системы, рулевого управления, сцепного устройства.

Особое внимание следует обратить на загрузку большегрузных автомобилей. Имеет значение перевес, неравномерное распределение груза,

---

<sup>1</sup> Заключение эксперта от 8 июля 2014 г. № 1081/07-8, 1082/07-8. Архив Южного регионального центра судебной экспертизы Министерства юстиции РФ г. Ростов-на-Дону. 2014 г.

несоблюдение мер безопасности при загрузке, что чаще всего приводит к опрокидыванию грузовика. Потеря груза может послужить причиной ДТП (См. Приложение № 11).

*06 ноября 2014 года произошло лобовое столкновение пассажирского автобуса с лесовозом в Навашином районе Нижегородской области, от сильного удара плохо закрепленные доски выпали из лесовоза и обрушились на автобус. Шесть человек погибли на месте, среди них - трое несовершеннолетних. Позже еще одна женщина скончалась в больнице. Всего пострадал 31 человек, 28 госпитализированы<sup>1</sup>.*

Несмотря на то, что груз является причиной аварии только в 1,5% от всех изученных случаев, загрузка всегда влияет на тяжесть последствий.

*13 июля 2013 года в Подмосковье рейсовый автобус, следовавший из Подольска в Курилово, на автодороге «Подольск – А101» столкнулся с КАМАЗом, перевозившим щебень. После столкновения автобус развалился на две части. В момент аварии в автобусе находились 64 пассажира, 18 из них погибли, 40 госпитализированы<sup>2</sup>.*

Следует отметить, что должны соблюдаться требования к весовым параметрам большегрузного автомобиля, установленные в п.2 приложения №5 к ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств». Однако, судебная практика по делам о дорожно-транспортных происшествиях с участием грузовиков свидетельствует о нарушениях данного правила.

*Так, в заключении эксперта по уголовному делу № 217700 указано, что грузоподъемность автомобиля КАМАЗ-8 тонн, прицепа-10 тонн в соответствии с их техническими характеристиками. Тогда как автопоезд двигался с грузом зерновых культур массой 31 тонна. Перевес составил 13 тонн<sup>3</sup>.*

Что касается места совершения преступления. В ходе анализа судебной практики и опроса водителей грузовиков установлено, что большинство ДТП с участием большегрузных автомобилей происходит на федеральных трассах (См. Приложение № 2). Кроме того, такие аварии регистрируются на автодорогах между городами и на сельских

<sup>1</sup> По факту ДТП в Нижегородской области возбуждено уголовное дело [Электронный ресурс]. URL: <http://www.tvc.ru/news/show/id/54347> (дата обращения 29.03.2018).

<sup>2</sup> Авария рейсового автобуса и грузовика под Подольском [Электронный ресурс]. URL: <https://ria.ru/spravka/20140713/1015574867.html> (дата обращения 29.03.2018).

<sup>3</sup> Заключение эксперта от 21 декабря 2010 г. № 4861/07-1, 4862/07-1. Архив Южного регионального центра судебной экспертизы Министерства юстиции РФ г. Ростов-на-Дону. 2010 г.

дорогах. К примеру, аварийно-опасным является участок 15-й – 58-й км скоростной автодороги М-11 Москва-Санкт-Петербург.

Значительное количество аварий с участием большегрузных автомобилей происходит на автодороге М-4 «ДОН».

*Так, 20 февраля 2014 года в 14:30 водитель автомобиля ДАФ с полуприцепом КЕГЕЛЬ, двигаясь по автодороге М-4 «ДОН» на 1057 км+500 м со стороны г. Москва в сторону г. Краснодара, не выбрал безопасную дистанцию до впереди движущегося автомобиля МАЗДА под управлением водителя С., после чего продолжил движение, выехав на обочину, допустил столкновение с движущимся в попутном направлении автомобилем ВАЗ под управлением водителя Г., который столкнулся со стоящим на обочине автомобилем СКАНИЯ с полуприцепом Ламберет под управлением водителя Б. В результате ДТП водитель Г. скончался на месте происшествия<sup>1</sup>.*

Основной причиной концентрации ДТП на данной трассе водители грузовиков считают плохое состояние дорог (См. Приложение № 2). Дефекты дорожного покрытия являются причинами дорожно-транспортных происшествий (возвышения, впадины, выбоины, волны). В зависимости от интенсивности и скорости движения транспортных средств автомобильные дороги делятся на пять категорий (Таблица 1).

**Таблица 1**

**Классификация автомобильных дорог по категориям**

<b>Категория дороги</b>	<b>Тип покрытия</b>	<b>Ширина проезжей части, м</b>	<b>Пропускная способность, ТС в сутки</b>	<b>Скорость движения, км/ч</b>
<b>I</b>	бетон	15	7000	150
<b>II</b>	асфальт	7,5	5000	120
<b>III</b>	булыжник	7	3000	100
<b>IV</b>	простое покрытие	6	1000	80
<b>V</b>	без покрытия	4,5	200	60

Криминалистическое значение классификации дорог заключается в необходимости учета следователем её специфики при разработке тактики осмотра места дорожно-транспортного происшествия, сборе и фиксации

<sup>1</sup>Заключение эксперта от 8 июля 2014 г. № 1081/07-8, 1082/07-8. Архив Южного регионального центра судебной экспертизы Министерства юстиции РФ г. Ростов-на-Дону. 2014 г.

различных следов, образовавшихся в результате происшествия, правильном отображении состояния покрытия дороги и её повреждений в протоколе осмотра места дорожно-транспортного происшествия.

По своему назначению автомобильные дороги подразделяются на федеральные, региональные, местные, частные и зарубежные. Классификация дорог нужна следователю для эффективной организации расследования дорожно-транспортного происшествия с участием большегрузного автомобиля.

В результате проведенного исследования установлено, что 8 российских регионов имеют аварийно-опасные дороги. Главные причины роста аварийности – это недостатки дорожной сети и двухполосность федеральных трасс, что провоцирует водителей на опасные обгоны, часто заканчивающиеся ДТП с тяжкими последствиями. Проблемы с содержанием дорог и обеспечением безопасности транспорта испытывают Ленинградская область, Самара, Астрахань, Нижегородская, Тамбовская, Омская области, Забайкалье и Красноярский край.

Аварийно-опасный участок дороги должен быть отмечен надлежащим знаком. Если он отсутствует, следователь по результатам расследования дорожно-транспортного происшествия может вынести представление о принятии мер по устранению обстоятельств, способствующих совершению преступления, а, именно, о необходимости установки такого знака.

По итогам инспекции Общероссийского народного фронта «Оценим качество дорог!», которая стартовала 23 июля 2015 г. от «нулевого километра», расположенного на Красной площади Москвы, и завершилась в декабре в Калининградской области был также составлен рейтинг дорог. Лучшие дороги выявлены в Тюмени, Саранске, Белгороде, худшие – в Петропавловске-Камчатском, Иркутске и Чите. Инспекция проводилась поэтапно – по федеральным округам. Ставилась задача – оценить усилия региональных и муниципальных властей страны по исполнению поручения Президента РФ об удвоении к 2022 г. объемов дорожного строительства и



улучшении его качества. Участники проекта "Убитые дороги" ОНФ за полгода проехали 65 тысяч километров, проинспектировали 130 городов в 83 субъектах, проверили более 1000 дорог. Состояние дорог в Калининграде в сравнении с другими городами России признано хорошим<sup>1</sup>.

Согласно статистическим данным ГИБДД рейтинг регионов с плохим состоянием дорог представляет собой следующую последовательность: 1. Красноярский край – 45,9% ДТП из-за плохого состояния дорог от общего количества ДТП; 2. Самарская область – 35,2%; 3. Московская область – 33,1%; 4. Нижегородская область – 31,1%; 5. Ростовская область – 25,7%.

На сегодняшний день смертность в авариях на российских дорогах составляет 13,8 человек на 100 тысяч населения, в то время как аналогичный показатель в Европейском союзе составляет 5 погибших. В Швеции 2,7 погибших на 100 тыс. населения, в Германии 3,9 погибших на 100 тыс. населения, в Великобритании 2,8 погибших на 100 тыс. населения.

Как показал опрос автолюбителей, почти половина россиян, имеющих водительские права, оценивает состояние дорог в своих регионах как неудовлетворительное. Рейтинг лучших автодорог возглавляет российская столица, а самых плохих — Волгоград. Хуже всего дела с дорожным покрытием, по мнению участников исследования, обстоят в Волгограде (79%), Самаре (75%), Саратове (69%), Дальневосточном округе (59%).

Таким образом, автомобильная дорога является важным элементом рассматриваемой криминалистической характеристики. Ведь состояние дорог является фактором, детерминирующим создание опасных ситуаций, трансформирующихся в ДТП, и отражает информационную компоненту в криминалистическом исследовании доказательств, которые могут быть получены при осмотре места происшествия.

На состояние автомобильных дорог также влияет и их количество. В настоящее время в режиме перегрузок находятся 4000 км. федеральных

---

<sup>1</sup> Официальный сайт общероссийского общественного движения «Убитые дороги» [Электронный ресурс]. URL: <http://dorogirusia.ru/> (дата обращения 29.03.2018).

дорог, многие из них требуют проведения ремонтных работ, более половины нуждаются в улучшении ровности покрытия. Кроме того, нужно выполнить работы по обеспечению необходимого коэффициента сцепления колеса автомобиля с дорогой. Так, для нормального функционирования экономики необходимо минимум 1,5 млн. км. дорог, в то время как сейчас их только 544 тыс. км. Представляется, что для выхода из сложившейся ситуации в сфере ремонта и строительства дорог нужно развивать государственно-частное партнерство.

В Калининградской области местом совершения дорожно-транспортного происшествия с участием большегрузного автомобиля может быть участок границы.

*Так, например, 22 декабря 2015 года в 15:35 в пункте пропуска Гусев-Голдап на российско-польской границе произошло ДТП с участием сербской фуры, в результате чего пострадали 9 человек. Грузовик с иностранными номерами въехал на территорию пункта пропуска со стороны Польши, где сбил два шлагбаума. Затем он пересек границу и попал на российскую часть, где протаранил шлагбаум и 6 легковых автомобилей. Некоторые автомобили получили сильные повреждения: спасателям пришлось использовать специальное оборудование, чтобы освободить людей. Пострадали граждане Польши: 3 человека в тяжелом состоянии, 6 – с ушибами. Раненые были распределены по больницам Польши. Причина аварии – неисправность тормозной системы у большегрузного автомобиля. Водитель грузового транспортного средства – гражданин Боснии и Герцеговины не пострадал<sup>1</sup>.*

Нередко местом аварии с участием большегрузного автомобиля является мост. Трагедия может произойти, например, в результате падения фуры с моста.

*Так, 21 февраля 2016 года в Татарстане в Мамадышском районе на 973-м км трассы М-7 в реку Вятка с моста упала большегрузная машина «Скания». Информация об этом поступила в 17:08 на телефон спасения Мамадышского пожарного гарнизона от очевидцев – охранников моста. Авария произошла из-за обледенения трассы. Водитель фуры не справился с управлением. Большегрузный автомобиль падал с моста 30 м до воды и утонул на расстоянии 400 м от берега на глубине 4 м. Часть колес осталась*

---

<sup>1</sup>В ДТП на российско-польской границе пострадали 9 человек [Электронный ресурс]. URL: <http://www.ntv.ru/novosti/1586436/> (дата обращения 30.03.2018).

*над водой. Тело 26-летнего водителя из Набережных Челнов достали из воды в 23:55<sup>1</sup>.*

В ходе выполнения международных грузоперевозок местом совершения ДТП с участием российского большегрузного транспорта может быть зарубежная трасса.

*28 ноября 2014 года около 18:00 в г. Вильнюсе (Литва) на кольце пр. Саванорю произошло столкновение, в котором были повреждены 24 машины, из них 3 фуры с полуприцепами и 21 легковая машина. Авария растянулась на 500 метров. В ДТП пострадали 6 взрослых и один ребенок. Виновником происшествия стал водитель фуры из России, так как в машине отказали тормоза<sup>2</sup>.*

На механизм совершения дорожно-транспортного преступления с участием большегрузных автомобилей влияет большое количество параметров системы «водитель – грузовик – дорога – пешеход – окружающая среда». Сочетание этих элементов в различной последовательности образует динамику ДТП. Представляется, что механизм ДТП – это система временных, динамических и иных связей отдельных этапов, обстоятельств и факторов, формирующих следы-последствия на взаимодействующих объектах.

Здесь следует заметить, что среди ученых-криминалистов нет единого взгляда на количество стадий (этапов) механизма ДТП. Так, одна из точек зрения – это существование шести стадий, а именно, исходная стадия, начальная стадия, возникновение опасной дорожной ситуации, ответное реагирование системы дорожного движения на опасность, аварийная ситуация и финальная стадия<sup>3</sup>. Александров И.В. выделяет семь стадий развития механизма дорожно-транспортного происшествия<sup>4</sup>, также как А.П. Онучин<sup>5</sup>. Однако, большинство существующих методик расследования ДТП

---

<sup>1</sup>Приоритетный проект Министерства транспорта РФ «Безопасные и качественные дороги» [Электронный ресурс]. URL: <http://progorod43.ru/auto/28569> (дата обращения 30.03.2018).

<sup>2</sup>Крупная авария в Вильнюсе [Электронный ресурс]. URL: <http://ru.delfi.lt/news/crime/krupnaya-avariya-v-vilnyuse-sredi-postradavshih-rebenok.d?id=66532194> (дата обращения 30.03.2018).

<sup>3</sup>Владимиров С.В. Расследование наезда транспортного средства на пешехода. Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Владимир, 2011. С.11.

<sup>4</sup>Александров И.В. Криминалистическая методика. М.: Юрлитинформ, 2014. С. 163.

<sup>5</sup>Онучин А.П. Проблемы расследования дорожно-транспортных происшествий с учетом ситуационных факторов. Свердловск, 1987. С. 24.

выделяют в механизме совершения дорожного происшествия три фазы: начальная, кульминационная и финальная (конечная)<sup>1</sup>.

Думается, что механизм совершения ДТП с участием большегрузного автомобиля включает в себя четыре этапа с учетом специфики соответствующей криминальной ситуации: начальный (возникновение опасной ситуации), промежуточный (участники дорожного движения пытаются предотвратить развитие опасной ситуации), кульминационный (аварийная ситуация), финальный (последствия происшествия).

По механизму совершения дорожно-транспортные преступления с участием грузовиков подразделяются на столкновение, опрокидывание, наезд на препятствие, на пешехода и др. В ходе проведенного исследования обнаружилось, что наибольшее количество аварий происходит из-за лобового столкновения транспортных средств, когда вредные последствия наиболее значительны.

*07 сентября 2014 года около 9:00 на 239 км федеральной трассы М-20 Петербург-Псков-Невель-Киев недалеко от деревни Цапелка Псковской области столкнулись легковой автомобиль BMW и грузовик MAN торговой сети «Магнит». Водитель BMW не справился с управлением, автомашина выехала на полосу встречного движения и совершила лобовое столкновение с грузовиком. В результате легковой автомобиль отбросило в кювет, туда же частично съехала фура: оба транспортных средства после столкновения загорелись. Погибли 5 человек, в том числе 3 детей<sup>2</sup>.*

Очевидно, лобовое столкновение характеризуется повышенным уровнем гибели и травматизма участников дорожно-транспортных происшествий с участием большегрузных автомобилей. Кроме лобового столкновения также происходят, но гораздо реже, боковое (на перекрестках, когда водитель не уступает дорогу), касательное (в ходе однонаправленного движения транспортных средств), заднее столкновение (из-за нарушения безопасной дистанции между автомобилями).

Механизм развития дорожно-транспортного происшествия отражается в следах, которые остаются на месте происшествия и прилегающем участке

---

<sup>1</sup>Мешков В. М. Методика расследования преступлений. М.: Юрлитинформ, 2013. С. 156.

<sup>2</sup> Псковское Агентство информации [Электронный ресурс]. URL: <http://vluki.net/07.09.2014/60> (дата обращения 30.03.2018).

местности, на транспортных средствах или их остатках, на теле и одежде участников ДТП. Количество следов после ДТП с участием грузовиков отличается значительным объемом и занимает большую площадь, чем при авариях легковых автомобилей.

*09 февраля 2016 года около 9:00 на Песчано-Уметском тракте в Саратовской области на объездной дороге китайский грузовик Шакман с песком протаранил MAN из Самарской области, который направлялся в сторону Волгограда. В результате происшествия машину разорвало пополам, водитель с травмами был госпитализирован в больницу. Кроме того, оба большегрузных автомобиля от удара опрокинулись на бок, из фуры на проезжую часть высыпались коробки с запчастями, а из самосвала - 25 тонн песка.*

Необходимую информацию о механизме развития ДТП можно получить, прежде всего, по следам движения транспортных средств.<sup>1</sup> По ним легко определить направление движения автомобиля, скорость, совершаемые маневры, процесс торможения. К таким следам относятся следы качения, следы скольжения, следы перестроения, резких поворотов, движения задним ходом, следы замедленного, юзового и экстренного торможения, следы протектора шин и др. (См. Приложение № 5).

Кроме следов колес на проезжей части наблюдаются фрагменты тел, искореженный металл, следы крови, осколки стекла, частицы лакокрасочного покрытия автомобиля, следы волочения, следы наслоения, части груза, следы на одежде, следы нефтепродуктов и горючесмазочных материалов, охлаждающих и тормозных жидкостей, следы соприкосновения и др.

Одной из особенностей криминалистической характеристики ДТП с участием большегрузных автомобилей является так называемый коллективный потерпевший<sup>2</sup>, что подтверждается материалами изученных уголовных дел.

*Так, ночью в 01:05 5 февраля 2015 года в Башкирии на федеральной трассе «Урал» в 14 километрах от города Октябрьский погибли пять кыргызстанцев в возрасте от 17 до 55 лет, двое пострадали. Водитель*

---

<sup>1</sup> Чава И.И., Попов Е.А. Транспортно-трасологическая экспертиза. Учебно-методическое пособие. - М.: Судэкс, 2017. С. 26-37.

<sup>2</sup> Речь о коллективном потерпевшем идет также, например, при совершении террористических актов, экстремистских и экологических преступлений.

*пассажирского микроавтобуса Газель не справился с управлением, выехал на полосу встречного движения и столкнулся с грузовиком Вольво<sup>1</sup>.*

Следует отметить, что большинство выживших в аварии, как правило, имеют множественные травмы разной степени тяжести.

*Так, после аварии с грузовиком под Омском пострадавших доставили в больницы области. Врачи оперировали всю ночь. За одним хирургическим столом работали нейрохирурги, специалисты по внутренним органам, травматологи.*

После крупных ДТП при необходимости пострадавшие доставляются на лечение в Москву, где для них резервируются места в НИИ им. Склифосовского и в других федеральных учреждениях здравоохранения.

В числе жертв нередко встречаются и дети. Об этом свидетельствует следующий пример.

*22 июля 2015 года в 09:15 в Козульском районе Красноярского края на 701-м километре федеральной трассы М-53 "Байкал" рядом с деревней Шишково столкнулись рейсовый автобус и грузовой автомобиль. На встречную полосу выехал грузовик из-за того, что водитель уснул за рулем, после столкновения фура загорелась, возник пожар. Грузовик перевозил краску, которая, вытекая усиливала пламя. Автобус двигался из Красноярска в Шарыпово, в салоне находилось 43 пассажира. В результате аварии 11 человек погибли и 22 человека пострадали, в том числе 3 детей. Среди погибших значатся два водителя фуры и пассажиры рейсового автобуса. Пострадавшие с травмами легкой, средней и тяжелой степени тяжести были направлены в больницы Ачинска, Красноярска и райцентра Козулька. Врачи констатировали у них переломы конечностей, закрытые и открытые черепно-мозговые травмы, ожоги, кровотечения. После аварии трассу перекрыли. На место происшествия прибыли спасатели в количестве 30 человек и 5 единиц техники для ликвидации последствий. 23 июля в Красноярском крае был объявлен днем траура по погибшим<sup>2</sup>.*

Ещё один пример с участием детей.

*25 июля 2015 года восемь человек, в том числе четверо детей, пострадали при столкновении прицепа большегрузного автомобиля с пассажирским автобусом в Красносулинском районе Ростовской области. Авария произошла около 3:45 на 951-м километре трассы М-4 "Дон". В пассажирский автобус, следовавший по маршруту "Саратов —*

---

<sup>1</sup> Крупные ДТП с участием автобусов в России в 2015-2016 годах. [Электронный ресурс]. URL: <https://ria.ru/spravka/20161204/1482800740.html> (дата обращения 30.03.2018).

<sup>2</sup> По факту ДТП в Красноярском крае возбуждено уголовное дело [Электронный ресурс]. URL: <http://novoteka.ru/seventexp/14513884> (дата обращения 30.03.2018).

*Лазаревское", врезался прицеп с металлоломом, который отцепился во время движения от большегрузного автомобиля<sup>1</sup>.*

В подавляющем большинстве аварий с участием грузовиков, как свидетельствуют изученные уголовные дела, пострадавшие, в том числе дети, погибают на месте аварии или по дороге в больницу. В результате проведенного опроса, 90% водителей большегрузных автомобилей сообщили, что не имеют необходимых навыков оказания первой помощи раненым в ДТП (См. Приложение № 2).

К категории коллективный потерпевший относятся также семьи погибших. Им оказывается как материальная помощь, так и моральная поддержка. Как правило, создается оперативный штаб для оказания материальной помощи семьям погибших, как это было сделано, например, в Омской области по распоряжению губернатора.

*В связи с автокатастрофой в Козульском районе Красноярского края губернатор региона объявил 23 июля 2015 года днем траура по погибшим в столкновении автобуса и грузовика. Кроме того, поручил региональному Министерству социальной политики совместно с органами местного самоуправления организовать помощь и поддержку семьям погибших.*

Следует отметить, что духовную помощь активно оказывает и российская православная церковь.

*Так, штатный священник Казанского собора города Ачинска протоиерей Дионисий Колмаков вместе с сестрами милосердия навестил доставленных в Ачинскую центральную районную больницу пассажиров рейсового автобуса «Красноярск–Шарыпово». Пострадавшим раздали иконки Христа Спасителя, пояски Пресвятой Богородицы, крещенскую воду, пожелали скорейшего выздоровления. В день траура по погибшим в ДТП в Козульском районе во всех храмах Красноярской епархии были совершены заупокойные богослужения.*

В современных условиях расследования у следователя появляется возможность допросить потерпевших с участием священнослужителя, вследствие чего между участниками следственного действия складываются доверительные отношения, устанавливается психологический контакт.

Нередко жертвами ДТП становятся иностранные граждане.

---

<sup>1</sup>Восемь человек пострадали из-за столкновения автобуса с прицепом под Ростовым [Электронный ресурс]. URL: <https://lenta.ru/news/2015/07/25/dtp/> (дата обращения 30.03.2018).

*Так, 27 октября 2015 года в 16:21 в Тверской области на 346 км федеральной автодороги М-10 «Россия» Бологовского района погибла семья украинцев в результате лобового столкновения легкового автомобиля Chevrolet Lacetti с пятитонным грузовиком Hyundai. Женщина-водитель, двигаясь в направлении Москвы, заснула за рулем, выехала на встречную полосу и совершила столкновение с движущимся во встречном направлении по крайней правой полосе грузовым автомобилем Hyundai под управлением 36-летнего водителя. Семья из Украины была временно зарегистрирована в Санкт-Петербурге. От полученных травм скончались: 33-летняя женщина-водитель, 37-летний мужчина-пассажир, находящийся на переднем сидении (был пристегнут ремнем безопасности, от полученных травм скончался на месте ДТП), а также 12-летняя девочка-пассажир. 5 летняя девочка-пассажир в крайне тяжелом состоянии была доставлена в больницу, но через несколько часов она умерла на операционном столе. Водитель автомобиля Hyundai получил травмы и был доставлен в больницу, после оказания медицинской помощи отпущен<sup>1</sup>.*

Особенностью ДТП с участием иностранных граждан на территории РФ является прибытие консула иностранного государства на место аварии и взаимодействие сотрудников Министерства иностранных дел с российскими следователями в ходе расследования.

Чаще всего, исходя из анализа уголовных дел и опроса водителей грузовиков, жертва преступления сама провоцирует дорожно-транспортное происшествие.

*Так, вечером 21 ноября 2015 года на 352 километре автодороги «Вятка» в Орловском районе Кировской области во время обгона 37-летний водитель легкового автомобиля Mazda-626 резко затормозил, произошел занос, и машина правым боком врезалась в едущий навстречу КамАЗ. В результате происшествия погиб водитель легкового автомобиля, его супруга и 15-летняя дочь. В связи с тем, что глава семьи не справился с управлением, погибла семья Чераневых из Лянгасово<sup>2</sup>.*

Вследствие обгона насчитывается 11,3% автоаварий с участием большегрузных автомобилей. Подчеркнем, чтобы не попасть в аварию при обгоне водитель обязан перед маневром оценить ситуацию на дороге и совершить обгон только в том случае если это безопасно для всех участников дорожного движения.

---

<sup>1</sup>Лобовое столкновение на федеральной автодороге М-10 [Электронный ресурс]. URL: <https://tvernews.ru/news/205921/> (дата обращения 30.03.2018).

<sup>2</sup>Семья с ребенком погибла в аварии в Кировской области [Электронный ресурс]. URL: <http://svpressa.ru/accidents/news/136627/> (дата обращения 31.03.2018).



Изучение особенностей личности потерпевшего показывает, что поведение пострадавших иногда способствует совершению дорожно-транспортных преступлений, что подтверждается следующим примером.

*02 февраля 2016 года в 15:05 на дороге Вязьма-Мясоедово 29-летний водитель внедорожника Лифан Икс-60 не справился с управлением, выехал на встречную полосу и совершил столкновение с фурой ДАФ. В результате ДТП пострадавшего пришлось деблокировать из искорёженного автомобиля.*

Подобных примеров можно привести огромное количество, чаще всего будущая жертва выезжает на личном автомобиле на встречную полосу и происходит столкновение с фурой.

*10 декабря 2015 года в 19:35 на трассе Москва-Минск 23-летний водитель ВАЗа-21099 выехал на встречную полосу и столкнулся с грузовым автомобилем СКАНИЯ. В результате ДТП водитель легкового автомобиля от полученных телесных повреждений скончался ещё до приезда скорой помощи.*

Следует отметить, что из-за выезда на встречную полосу происходит 19,5 % дорожно-транспортных происшествий с участием грузовиков.

К числу потерпевших от дорожно-транспортного преступления с участием грузовых автомобилей относятся и пешеходы, количество таких аварий составляет 6,2%. Зачастую пешеход сам нарушает правила дорожного движения.

*Так, 15 декабря 2015 года в 8:00 на 17-м километре автодороги Красномайский – Фирово в Вышневолоцком районе Тверской области 33-летний водитель, управляя фурой Scania-124, двигаясь в направлении поселка Спирово, совершил наезд на 38-летнего пешехода, который двигался в попутном направлении посередине проезжей части. На одежде мужчины не было светоотражающих элементов. В результате ДТП пешеход получил черепно-мозговую травму, сотрясение головного мозга, ушибленно-рваную рану головы и закрытую рану грудной клетки<sup>1</sup>.*

Вот ещё один пример, когда пешеход нарушил правила дорожного движения.

*18 февраля 2016 года на Зубчаниновском шоссе в Самаре 30-летний водитель КамАЗа-автобетоносмесителя совершил наезд на женщину 57 лет, которая переходила проезжую часть в неположенном месте.*

---

<sup>1</sup>В Вышневолоцком районе фура сбита пешехода [Электронный ресурс]. URL: [https://tverigrad.ru/publication/v-vyshnevolockom-rajione-fura-sbila-peshekhoda-kotoryjj-shel-poseredine-dorogi?mobile\\_switch=mobile](https://tverigrad.ru/publication/v-vyshnevolockom-rajione-fura-sbila-peshekhoda-kotoryjj-shel-poseredine-dorogi?mobile_switch=mobile) (дата обращения 31.03.2018).

*Пострадавшая была госпитализирована с закрытой черепно-мозговой травмой и ушибами<sup>1</sup>.*

Как показал анализ уголовных дел, 40 % погибших пешеходов относятся к старшей возрастной группе участников дорожного движения (от 55 лет и старше). 2/3 пешеходов погибают от наезда грузовиков в темное время суток. Треть наездов совершается на пешеходных переходах, в том числе нерегулируемых.

Пешеходам необходимо учитывать, что большегрузный автомобиль, двигаясь со скоростью примерно 70 км/ч, не может остановиться также быстро, как легковая машина. Наезд грузовика на пешехода характеризуется тяжкими последствиями.

По мнению водителей грузовиков, поведение пешехода влияет на аварийную ситуацию в 12 % случаев (См. Приложение № 2).

Примерно 300 пешеходов и велосипедистов в год погибает в РФ, попадая в «слепую зону» большегрузного автомобиля.

*08 февраля 2016 года в 15:45 в г. Калининграде по ул. Алданской, д. 11, водитель автомобиля Мерседес 1989г.р., при выезде с прилегающей территории, от магазина «Квартал» при совершении левого поворота, совершил наезд на женщину 1929г.р., которая скончалась до приезда скорой помощи.*

*03 марта 2016 года в 16:45 в г. Калининграде по ул. Ю. Гагарина со стороны ул. Куйбышева в направлении ул. Литовский вал, следовал грузовик МАН под управлением водителя 1963г.р., который в районе дома №17, совершил наезд на переходившую проезжую часть справа, в неустановленном месте, в районе регулируемого пешеходного перехода женщину 1946г.р., которая скончалась на месте до приезда скорой помощи.*

В обоих происшествиях пешеходы находились вне поля зрения водителей грузовиков.

Важным участником рассматриваемых дорожно-транспортных преступлений является водитель грузовика. В результате проведенного исследования установлено, что водители большегрузного транспорта являются виновниками таких аварий только в 25% случаев, хотя

---

<sup>1</sup>ДТП с пешеходами [Электронный ресурс]. URL: <https://63.ru/tags/> - ДТП с пешеходами (дата обращения 31.03.2018).

человеческий фактор составляет 85%, так как виновником такого ДТП может быть также водитель легковой автомашины, пешеход и др.

Здесь нужно кратко описать требования, предъявляемые к водителю грузового транспортного средства (См. Приложение № 6). Помимо умения профессионально управлять большегрузным транспортным средством он должен обладать хорошей физической формой и выносливостью. Практически всегда ему приходится выступать в качестве экспедитора, грузчика и автомеханика. Как правило, это профессионал, имеющий многолетний опыт вождения грузового автотранспорта и зарекомендовавший себя как ответственный работник. Средний возраст опытных водителей грузовиков составляет от 35 до 55 лет. Для того чтобы стать водителем большегрузного автомобиля недостаточно получить водительские права категории С, СЕ. Необходимы знания нормативно – правовых актов и правил ведения сопроводительной документации; слесарного дела; умение вести первичную финансовую отчётность. Требуется получить профильное образование в средних специальных учебных заведениях. Кроме того, молодой водитель должен иметь опыт вождения не меньше 3-х лет. Имея образование, позволяющее качественно и профессионально производить техническое обслуживание автомобильной техники и наработав необходимый опыт, молодой водитель может пробовать свои силы в сфере транспортных грузоперевозок.

Водитель большегрузного автомобиля или автопоезда занимается перевозкой крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов, а также больших партий товаров на значительные расстояния. Доставка грузов подразумевает поездки на дальние расстояния и предусматривает проведение водителем в рейсе большого количества времени. Длительные рейсы, продолжающиеся подчас от 2-х до 4-х недель, а нередко и дольше, способны привести не только к физической, но и к психологической усталости. Как правило, длительный рейс всегда сопряжён с неудобствами, которые касаются своевременного принятия пищи, возможности полноценно

отдыхать и проводить гигиенические процедуры. Водитель грузовика вынужден приспосабливаться к различным условиям: разные часовые пояса, разница в климатических условиях и национальные различия в традиционном питании способны привести к неблагоприятным последствиям на организм. Тяжёлые условия работы приводят к возникновению целого ряда профессиональных заболеваний таких как: заболевания желудочно-кишечного тракта, сердечнососудистой системы и опорно-двигательного аппарата (См. Приложение № 6).

Помимо умения совершить требуемый ремонт в случае поломки водитель должен уметь ориентироваться в транспортной сети страны, а при поездках в смежные государства быть способным в кратчайшие сроки освоиться в заграничной транспортной системе. Стоит отметить и материальную ответственность водителя за транспортируемый груз. Система страхования грузов зачастую не способна покрыть возможные убытки в полном объёме и поэтому за порчу или утрату товаров ответственность несет водитель. Для предотвращения опасных ситуаций во время рейса и обеспечения возможности взаимовыручки водителей большегрузных автомобилей применяется принцип составления автоколонн. Следуя в указанном направлении в составе колонны, в которую могут входить от 2-х и более машин, водители имеют возможность оказывать друг другу необходимую взаимопомощь, поддержку, организовывать отдых. Обязательным требованием ко всем водителям, выполняющим дальние рейсы, является использование средств оперативной радиосвязи, работающей на определённой частоте. В процессе общения водители могут обмениваться информацией об обстановке на дорогах, происшествиях, о ценах на услуги технических сервисов и магазинов. Однако основное назначение подобной радиосвязи заключается в возможности сообщить о непредвиденных ситуациях диспетчеру и проинформировать находящихся поблизости водителей о необходимости технической либо экстренной помощи. Водители большегрузных автомобилей и автопоездов - это своеобразное братство со

своей субкультурой. Все работающие на дальних перевозках водители твердо придерживаются принципов взаимопомощи и взаимовыручки. Российская субкультура дальнобойщиков уникальна и развита как нигде в мире, она насчитывает тысячи песен в музыкальных стилях рок и шансон, фильмы, компьютерные игры. У российских водителей грузовиков есть свой профессиональный жаргон, профсоюз, форум в Интернете, страницы в социальных сетях и др. (См. Приложения № 6 и № 7). Безусловно, субкультура отражает специфику личности водителя грузовика и может быть использована следователем при допросах.

В 16% случаев дорожно-транспортное происшествие происходит из-за усталости водителя. Усталость может выражаться как в переутомлении, так и в засыпании (См. Приложение № 2).

*18 мая 2015 года на 45-м км Ярославского шоссе перевернулась фура. Грузовой автомобиль, перевозивший 25 тонн бруса и пиломатериалов, резко потерял управление, после чего съехал в кювет и опрокинулся. Водитель грузовика уснул за рулем.*

Такие аварии возможны чаще всего в связи с нарушением режима труда и отдыха водителями, а также отсутствием напарника в кабине транспортного средства.

Аварийность из-за засыпания за рулем составляет примерно 2,5 %. Состояние водителя большегрузного автомобиля и его поведение влияет на механизм и обстановку совершения дорожно-транспортного преступления.

*15 декабря 2015 года около 9:00 на Серовском тракте в районе Невьянска Свердловской области водитель тягача MAN с цистерной столкнулся с китайским грузовиком BAW Fenix. В итоге от удара обе машины съехали в кювет и перевернулись, погибли водитель и пассажир китайского грузовика, который превратился в груды металлолома. Виновник аварии травм не получил, он уснул за рулем<sup>1</sup>.*

Кроме этого, как показал опрос руководителей транспортных предприятий и водителей грузовиков, причинами ДТП являются невнимательность водителя, недостаточный опыт вождения большегрузным автомобилем, состояние алкогольного опьянения, болезнь водителя,

---

<sup>1</sup>Уснувший водитель фуры погубил двух человек [Электронный ресурс]. URL: [http://www.e1.ru/news/spool/news\\_id-434995.html](http://www.e1.ru/news/spool/news_id-434995.html) (дата обращения 31.03.2018).

недостаточные знания о возможностях транспортного средства (См. Приложение № 1 и № 2).

*Так, 11 октября 2012 года на 648 км трассы М7 недалеко от деревни Большие Карачуры водитель фуры Volvo на полном ходу въехал в притормозивший поток автомобилей, в результате чего погиб один человек и еще четверо пострадали. После аварии Volvo скрылась с места ДТП, но в течении часа была задержана по горячим следам на одной из стоянок г. Цивильск (30 км от места ДТП). На момент задержания водитель находился в алкогольном опьянении.*

Безусловно, алкогольное опьянение водителя влияет на последствия аварии, а также затрудняет расследование таких дорожно-транспортных преступлений, так как в ходе проведенного исследования выяснилось, что пьяный водитель большегрузного автомобиля всегда скрывается с места происшествия. Алкогольное или наркотическое опьянение является причиной ДТП с участием большегрузных автомобилей в 9 % случаев.

*26 февраля 2014 года в 20:50 на перекрестке улиц Мельникайте и Республики в Тюмени водитель грузового автомобиля Mercedes повернул на перекрестке налево, несмотря на запрещающие знаки, и столкнулся с рейсовым автобусом ЛИАЗ, который вылетел на тротуар, где в это время стояли люди. Погибли две женщины, еще одна получила тяжелые травмы. С ушибами и ссадинами в больницу доставили 13 пострадавших. Выяснилось, что 46-летний водитель фуры Вячеслав Устюгов, житель Екатеринбурга, находился в состоянии наркотического опьянения<sup>1</sup>.*

Очевидно, что водители в состоянии опьянения не проходят обязательный предрейсовый медосмотр, что способствует совершению дорожно-транспортных происшествий. Проведенный опрос водителей грузовиков показал, что в таких ситуациях, когда нет врача, автомобиль находится около дома, отсутствует подмена – медосмотр не проводится, что составляет 26 % случаев (См. Приложение № 2).

*05 июля 2014 года в 13:08 в г. Красноярске на улице Семафорная обрушился надземный пешеходный переход, что произошло в результате аварии - в мост врезался КамАЗ, за рулем которого находился пьяный водитель. Часть виадука упала на автомобильную дорогу, другая часть - на железнодорожные пути<sup>2</sup>.*

<sup>1</sup>Авария с участием рейсового автобуса [Электронный ресурс]. URL: <http://tyumentimes.ru/2014/02/26/na-respubliki-melnikajte-strashnaya-avariya-s-uchastiem-rejsovogo-avtobusa-est-pogibshie/> (дата обращения 31.03.2018).

<sup>2</sup>Официальный сайт "Российской газеты" [Электронный ресурс]. URL:

За повторное управление грузовиком в состоянии опьянения водитель грузовика может быть привлечен к уголовной ответственности по ст. 264.1 УК РФ.

*Так, 08 февраля 2016 года на трассе Дюртюли — Нефтекамск в Башкирии 40-летний водитель большегрузного тягача MAN из Омской области был задержан сотрудниками ДПС в состоянии алкогольного опьянения<sup>1</sup>. Алкометр показал, что содержание спирта в выдыхаемом водителем воздухе превышает допустимую норму в семь раз. Кроме того, выяснилось, что в ноябре 2013 года водитель уже был лишен права управления автомобилем на 1,5 года за вождение в нетрезвом виде. Евгений Лунин полностью признал свою вину.*

Невнимательность водителя тоже приводит к трагическим последствиям.

*15 октября 2013 года около 8:00 на перекрестке Крымского шоссе и улицы Ипподромной г. Орел 43-летняя женщина пыталась перейти дорогу по пешеходному переходу. На месте происшествия не было светофора, но был указательный знак пешеходного перехода, а также «зебра». Женщина посчитала, что её должны пропустить. Однако водитель многотонной машины не увидел пешехода и совершил наезд. В результате аварии потерпевшая скончалась на месте до приезда скорой помощи.*

Как свидетельствуют выводы экспертов, в большинстве подобных дорожно-транспортных происшествий у водителя большегрузного автомобиля существует техническая возможность предотвращения наезда на пешехода путем торможения в момент возникновения опасности<sup>2</sup>.

*Так, 28 марта 2013 года около 21:00 водитель автомобиля MAZ с полуприцепом, двигаясь в Октябрьском районе г. Барнаула по проспекту Калинина со стороны ул. Аносова в сторону ул. Северо-Западной со скоростью 50 км/ч из-за невнимательности совершил наезд на пешехода, стоявшего на проезжей части в границах нерегулируемого пешеходного перехода<sup>3</sup>.*

*20 сентября 2013 г. около 17:00 в светлое время суток водитель автомобиля MAZ двигался по ул. Нарвской со стороны Советского*

---

<http://rg.ru/2014/07/05/reg-sibfo/viaduk-anons.html> (дата обращения 31.03.2018).

<sup>1</sup> В Башкирии дальнобойщика осудят за повторную езду в пьяном виде [Электронный ресурс]. URL: <http://ufacitynews.ru/news/2016/02/08/v-bashkirii-dalnobojshika-osudyat-za-povturnuyu-ezdu-v-pyanom-vide/> (дата обращения 31.03.2018).

<sup>2</sup> Заключение эксперта от 06 мая 2013 г. № 1029/5-1. Архив Алтайской лаборатории судебной экспертизы Министерства юстиции РФ. 2013 г.; Заключение эксперта от 08 октября 2015 г. № 9686. Архив Экспертно-криминалистического центра ГУ МВД России по Алтайскому краю г. Барнаул. 2015 г.; Заключение эксперта от 07 декабря 2015 г. № 4175/5-5. Архив Алтайской лаборатории судебной экспертизы Министерства юстиции РФ. 2015 г. и др.

<sup>3</sup> Уголовное дело № 150465 по ч.3 ст.264 УК РФ. Архив Октябрьского районного суда г. Барнаула Алтайского края. 2013 г.

*проспекта в сторону ул. Зеленой г. Калининграда, где совершил наезд на пешехода, которая скончалась в больнице. Водитель несвоевременно принял меры к торможению автомобиля, располагая технической возможностью избежать дорожно-транспортного происшествия<sup>1</sup>.*

Резкое ухудшение состояния здоровья водителя возможно в летнее время, во время жары, тогда может произойти потеря сознания, инсульт, эпилептический припадок, инфаркт, повышение температуры тела. В такой ситуации предотвратить ДТП практически невозможно.

*24 июля 2016 года в 12:40 в 40 км от Ростова на трассе М-4 ДОН произошло лобовое столкновение автобуса Икарус с пассажирами и масловоза Мерседес. 21 человек, включая обоих водителей, погибли. Водитель масловоза не справился с управлением в связи с неожиданным ухудшением его самочувствия, инфарктом<sup>2</sup>.*

В современный период времени учеными среди причин дорожно-транспортных преступлений выделяется и влияние магнитных бурь. Так, водитель транспортного средства в дни солнечной активности может почувствовать головную боль, недомогание и усталость. Установлено, что магнитные бури влияют на скорость нервных реакций в мозге человека, поэтому в такие дни возрастает количество дорожно-транспортных происшествий, по некоторым данным от 15% до 25 %.

Водители грузовиков чаще, чем другие участники дорожного движения предпринимают меры для уменьшения последствий аварии. Во многих изученных ДТП, водитель по радиации предупреждал о возникших технических неполадках в машине.

Однако, не всегда удается избежать столкновения.

*02 декабря 2015 года днем в 30 километрах от Красноярска на трассе М53 в районе деревни Кускунгрузовик Volvo выехал на полосу, предназначенную для встречного движения, и столкнулся с грузовиком Scania. В результате столкновения водитель Вольво погиб на месте. Вольво обходил по «встречке» легковушку. Оба водителя видели друг друга и пытались затормозить, однако обе фуры занесло в сторону обочины справа, где они столкнулись<sup>3</sup>.*

<sup>1</sup> Приговор суда Центрального района г. Калининграда № 1-167/2014 от 02.06.2014 г. по ч.3 ст.264 УК РФ. Доступ из справ.-правовой системы «РосПравосудие».

<sup>2</sup> Комсомольская правда. Происшествия [Электронный ресурс]. URL: <https://www.arh.kp.ru/daily/24332.5/524723/> (дата обращения 31.03.2018).

<sup>3</sup> Грузовики разорвало при ударе на встречке [Электронный ресурс]. URL: <http://ngs24.ru/news/more/2321713/> (дата обращения 31.03.2018).



Конечно, у водителя большегрузного автомобиля больше шансов выжить в результате ДТП.

*21 января 2016 года в 11:15 произошла авария на 477-м километре трассы М-10 «Россия» в районе населенного пункта Зайцево Крестецкого района Новгородской области, в результате чего погибло четверо пассажиров Мерседеса-Гелендвагена. Водитель фуры не пострадал<sup>1</sup>.*

Но есть и нетипичные аварии, когда погибают водители грузовиков. Число нетипичных аварий составляет 3%.

*Так, 19 ноября 2015 года около 10:30 на 166-м километре трассы М-10 «Россия» в Калининском районе Тверской области фура Мичуринского мукомольного комбината въехала в толпу митингующих дальнбойщиков, которые выступали против введения оплаты проезда большегрузных 12-тонных машин по федеральным дорогам в рамках системы «Платон», когда плата взимается в счет возмещения вреда, который они наносят дорожному покрытию. В акции протеста принимали участие около 60 водителей, преимущественно жители города Твери, также останавливались водители из других регионов. В результате аварии погиб 39-летний дальнбойщик из Лихославля Сергей Белов, у него остались жена и две дочери 19 и 7 лет. Четверо бастующих получили травмы различной степени тяжести, в том числе травмы головы и переломы. Ещё троих дальнбойщиков от смерти спас инспектор ГИБДД - исполняющий обязанности командира спецбатальона ДПС УГИБДД по Тверской области 30-летний капитан Олег Атылин оттолкнул в кювет трех стоящих рядом мужчин и сам отпрыгнул в сторону. Виновник ДТП - 30-летний водитель грузовика МАЗ из Тамбовской области, двигаясь со стороны Москвы в сторону Санкт-Петербурга, не справился с управлением на скользкой дороге (шёл дождь), выехал на встречную полосу и столкнулся с припаркованным на обочине грузовиком Mercedes и сбил группу дальнбойщиков, находившихся вне проезжей части. Одной из причин ДТП было также утомление водителя, который не спал всю ночь, он приехал в Тверь 19 ноября около 04:30 утра, выгрузил муку на хлебозаводе, и в 10:00 большегрузный автомобиль выехал из города в направлении Тамбова<sup>2</sup>.*

Таким образом, криминалистическая характеристика ДТП, совершенных с участием большегрузных автомобилей – это система сведений о типичных и взаимосвязанных криминалистически значимых свойствах, присущих данным преступлениям. Она включает в себя

<sup>1</sup>Четыре человека погибли в ДТП [Электронный ресурс]. URL: <https://news.sputnik.ru/proisshestviya/dd52f3a075fdb89f20c23baf00cb8bcb801a8cd1> (дата обращения 31.03.2018).

<sup>2</sup>На трассе под Тверью фура въехала в толпу бастующих дальнбойщиков [Электронный ресурс]. URL: <http://59.ru/text/russia/102179654586368.html> (дата обращения 31.03.2018).

совокупность общих, частных и индивидуальных взаимообусловленных черт, проявляющихся преимущественно в механизме совершения и обстановки на месте дорожно-транспортного происшествия, виде транспортного средства, а также особенностях личностного характера участников. Вне всяких сомнений, знание следователем информационной модели преступления позволит ему оптимизировать расследование конкретного дорожно-транспортного преступления с участием большегрузного автомобиля.

Элементами криминалистической характеристики дорожно-транспортных происшествий с участием большегрузных автомобилей являются: информация о механизме и обстановке совершения преступления, месте и времени совершения преступления, грузовых транспортных средствах, типовых материальных следах, остающихся на месте происшествия; типовая информация о личности участников ДТП.

Названные элементы взаимосвязаны между собой: обстановка дорожного происшествия формируется под воздействием окружающей среды, особенностей дороги, технического состояния большегрузного автомобиля, личностных свойств участников и при этом между ними есть обратные связи. Механизм происшествия в свою очередь формируется под воздействием всех элементов криминалистической характеристики.

Более того, в криминалистической характеристике дорожно-транспортных преступлений с участием большегрузных автомобилей могут быть учтены региональные особенности с целью более эффективной организации расследования конкретного дорожно-транспортного преступления<sup>1</sup>.

Как справедливо отмечает Т.С. Волчецкая, частная методика расследования конкретного вида преступления становится гораздо эффективнее при учете в ней факторов, влияющих на формирование криминальной ситуации, таких как: региональные особенности, время года,

---

<sup>1</sup>Волчецкая Т.С., Ренер Н.А., Попов Е.А. Региональные особенности криминалистической характеристики ДТП // Вестник БФУ им. И.Канта. Выпуск 9: Экономические и юридические науки. Калининград: БФУ им. И.Канта, 2015. С. 69.

сезонность, обстановка, в которой протекала ситуация совершения преступления, наличие либо отсутствие очевидцев на месте происшествия и т.д.<sup>1</sup>

Отдельно следует выделить причины и условия, способствующие дорожно-транспортному преступлению с участием большегрузного транспорта как факультативный элемент криминалистической характеристики ДТП, совершенных с участием грузовиков. Специалисты утверждают, что на сотню ДТП приходится около 250 причин и способствующих им условий.

В результате проведенного исследования выяснилось, что основными причинами аварий с участием грузовиков являются, как правило, несоблюдение скоростного режима, нарушение правил проезда перекрестка, неправильный маневр при смене полосы движения. Однако, в связи с многообразием видов ДТП с участием большегрузного транспорта выделяются также такие причины как, техническая неисправность, невнимательность водителя, несоблюдение безопасной дистанции, состояние опьянения, потеря транспортным средством сцепления с дорожным покрытием, ограниченная видимость, переутомление или болезнь водителя, недостаточный опыт вождения автомобилем, несоблюдение мер безопасности при транспортировке груза, попадание в слепую зону и др.<sup>2</sup> (См. Приложения № 1 и № 2).

Таким образом, в ходе проведенного исследования установлено, что большинство автокатастроф с участием большегрузных автомобилей происходит на федеральных трассах Центрального округа и Юга России преимущественно в зимний период в темное время суток при

---

<sup>1</sup> Волчецкая Т.С. Криминалистическая ситуалогия: современное состояние и перспективы // Ситуационный подход в юридической науке и практике: современные возможности и перспективы развития. Материалы Международной научно-практической конференции, посвященной 15-летию научной школы криминалистической ситуалогии БФУ им. И.Канта / под ред. Т.С. Волчецкой. Калининград: БФУ им. И.Канта, 2017. С. 15.

<sup>2</sup> Попов Е. А. Особенности криминалистической профилактики ДТП // Актуальные проблемы криминалистической теории и практики. Сборник материалов межвузовской научно-практической конференции. Калининград: Калининградский филиал Санкт-Петербургского университета МВД России, 2015. С. 77-81.

неблагоприятных погодных условиях, как правило, в результате лобового столкновения с другим транспортным средством из-за превышения скорости и нарушений правил обгона с причинением тяжких последствий (См. Приложения № 1 и № 2).

Как показал анализ материалов уголовных дел, наиболее уязвимой категорией потерпевших по делам о ДТП с участием грузовиков являются пешеходы и велосипедисты, попадающие в «слепую зону» грузового транспортного средства.

Таким образом, изучение основных элементов криминалистической характеристики дорожно-транспортных преступлений, совершенных с участием большегрузных автомобилей, в условиях экономического кризиса, все более усложняющейся системы дорожного движения, а также изменяющихся правил ведения грузоперевозочной деятельности<sup>1</sup>, безусловно, является актуальным и имеет большую теоретическую и практическую значимость.

Следует подчеркнуть наличие взаимосвязей между элементами рассматриваемой криминалистической характеристики. Личностные качества правонарушителя, его поведение влияют на механизм и обстановку совершения дорожно-транспортного преступления. Пешеход, как правило, провоцирует наступление аварийной ситуации. Дефекты автомобильной дороги и техническое состояние транспортного средства, имея свои характерные признаки, оказывают влияние на дорожное движение, могут стать причинами дорожно-транспортных преступлений с участием большегрузных автомобилей.

---

<sup>1</sup>Так, например, с 15 ноября 2015 года действует система «Платон», взимается плата с перевозчиков в счёт возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения с грузовиков массой свыше 12 тонн.

## 1.2. Криминалистическая классификация грузовых транспортных средств, участвующих в дорожно-транспортных преступлениях

В связи с изучением основ расследования дорожно-транспортных преступлений с участием большегрузных автомобилей необходимо определиться с понятием данных транспортных средств и дать их классификацию. Такая классификация необходима как с точки зрения теории, так и практики расследования данной категории преступлений. Полагаем, что в рамках сформированного криминалистического учения о транспортных средствах,<sup>1</sup> следует выделить частную криминалистическую теорию о грузовом транспортном средстве как техногенном источнике повышенной опасности. Полагаем, что рассматриваемая теория включает в себя типовую информацию о криминалистически значимом своеобразии различных видов грузовых транспортных средств как слеодообразующих и следовоспринимающих объектов, связанных с ними следах и технологиях их обнаружения, фиксации, изъятия, экспертного исследования в целях выявления и расследования преступлений, совершенных с участием большегрузных автомобилей.

Представляется, что большегрузный автомобиль – это коммерческое транспортное средство грузоподъемностью не менее **12** тонн (Категория N3).<sup>2</sup> Большая часть таких грузовиков характеризуются общей грузоподъемностью до **25** тонн.

Кроме большегрузных выделяют легкие грузовые автомобили, к ним относятся так называемые развозные грузовики с массой не более 3,5 тонн (Категория N1). К среднетяжелым относятся автомобили с массой от 3,5 до 12 тонн (Категория N2)<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Корма В.Д. Транспортные средства как объект криминалистического исследования/Под общ. ред. Ищенко Е.П. М.: Юрлитинформ, 2006. 152 с.

<sup>2</sup> Решение Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 г. N 877 (ред. 13.12.2016) «О принятии технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» // СПС «КонсультантПлюс».

<sup>3</sup> Решение от 9 декабря 2011 г. N 877 (ред. 13.12.2016) «О принятии технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» // СПС «КонсультантПлюс».

Дорожно-транспортное происшествие может произойти как с участием одного большегрузного автомобиля, что составляет 7 % от числа всех аварий с участием грузовиков, так и нескольких.

*Так, 09 апреля 2015 года на 142 километре автодороги Соликамск-Кунгур в Прикамье 44-летний житель Кунгура не справился с управлением грузовика Shaanxi. Большегрузный автомобиль врезался в конструкцию моста и опрокинулся, в результате чего водитель погиб на месте происшествия. Причиной ДТП стала неправильно выбранная скорость движения, которая не соответствовала данному участку дороги<sup>1</sup>.*

Как правило, аварии с участием одного большегрузного автомобиля происходят путем наезда на препятствие и опрокидывания.

*30 апреля 2014 года около 6 часов утра на трассе Ленинск-Кузнецкий-Прокопьевск-Новокузнецк в районе поселка Октябрьский в Кемеровской области 25-летний водитель большегрузного автомобиля Scania не справился с управлением и врезался в опору виадука, вследствие чего мост был частично разрушен<sup>2</sup>.*

Ещё один наглядный пример.

*09 декабря 2014 года в 23:00 на 9 километре Кутузовского проспекта г. Москвы водитель большегрузного автомобиля Hyundai Porter, двигаясь в сторону центра, возле дома №11, наехал на препятствие. Автомобиль перевернулся, водитель скончался на месте происшествия, пассажир грузовика с многочисленными травмами госпитализирован.*

Встречаются и нетипичные аварии, количество которых составляет 3% от общего количества ДТП с участием большегрузных автомобилей. Вот один из таких инцидентов.

*08 августа 2015 года в 18:45 в Туймазинском районе в Башкортостане от большегрузного автомобиля Volvo с прицепом, который следовал из Уфы в Самару, в ходе движения отлетело заднее левое колесо. Оно столкнулось с легковым автомобилем Шевроле-Круз и в 40 метрах от проезжей части ударило 3-летнего ребенка и его отца. Несовершеннолетний скончался на месте, отец был госпитализирован<sup>3</sup>.*

Ещё один пример нетипичного ДТП с участием большегрузного автомобиля.

---

<sup>1</sup> УралИнформБюро [Электронный ресурс]. URL: <http://www.uralinform.ru/news/incidents/228994> (дата обращения 01.04.2018).

<sup>2</sup> На трассе под Прокопьевском грузовик разрушил виадук [Электронный ресурс]. URL: <http://prokopievsk.ru/content/view/927> (дата обращения 01.04.2018).

<sup>3</sup> В Башкортостане отлетевшее от грузовика колесо убило ребенка [Электронный ресурс]. URL: <http://www.interfax.ru/russia/458989> (дата обращения 01.04.2018).

23 июня 2015 года в 17:50 в Вышневолоцком районе Тверской области на 298 км автодороги М-11 большегрузный автомобиль наехал на мужчину. 43-летний водитель грузовика Volvo с прицепом, следуя в сторону Санкт-Петербурга, сбил 27-летнего водителя Мерседеса, который менял переднее левое колесо своего грузовика. Мерседес в этот момент находился на обочине и был обозначен аварийной сигнализацией и знаком аварийной остановки. В результате ДТП 27-летний мужчина получил многочисленные травмы и скончался во время транспортировки в больницу<sup>1</sup>.

В аварии чаще всего участвуют специализированные грузовики, то есть транспортные средства, предназначенные для перевозки определенных грузов. Груз перевозится в кузове или на грузовой платформе.

По типу кузова грузовики подразделяются на (См. Приложение № 5):

*-бортовые.* Они предназначены преимущественно для перевозки грузов строительного назначения, а также грузов, не требующих особых условий транспортировки.

*-фургоны.* Основное отличие от бортовых автомобилей – закрытый тентованный кузов, что позволяет значительно расширить спектр перевозимых грузов, так как осадки, пыль и грязь не попадают внутрь. На российских дорогах можно встретить тентованные прицепы и полуприцепы, они являются практичными и функциональными.

Кузов также может быть цельнометаллическим, что повышает его прочность, а металлические запирающиеся двери защищают груз от возможной кражи. Изотермическим называется кузов, предназначенный для поддержания микроклиматических условий, что позволяет перевозить грузы капризные к температурным перепадам.

*-рефрижераторы.* Изотермический кузов способен поддерживать определенный температурный режим, что позволяет перевозить скоропортящиеся продукты, а также грузы, требующие особых климатических условий. Однако, перевозка груза рефрижераторами является дорогостоящей за счет постоянно работающей холодильной установки, что увеличивает расход топлива.

---

<sup>1</sup> На трассе М-11 водитель большегруза насмерть сбил коллегу [Электронный ресурс]. URL: <http://ati.su/Media/PrintNews.aspx?ID=65017> (дата обращения 01.04.2018).

- *цистерны* предназначены для перевозки жидких (нефтепродукты), газообразных (сжиженные углеводороды), мелко-дисперсионных и сыпучих (мука, цемент) грузов. Цистерны изготавливаются из стали или алюминия. Алюминиевые цистерны более легкие, обладают большим сопротивлением к коррозии, не требуют нанесения специального покрытия, хорошо сохраняют свои характеристики в условиях низкой температуры. По своей форме сечения цистерны делятся на три вида - круглые, эллиптические и в форме "чемодана".

- *самосвалы*. К наиболее распространённым типам специализированных грузовых автомобилей относятся самосвалы, оснащаемые усиленным металлическим кузовом для перевозки навалочных грузов, разгружаемых методом опрокидывания, для чего предусматривается гидравлическая система. По параметрам осевой нагрузки и наружным габаритам самосвалы делятся на дорожные (сельскохозяйственные, строительные и универсальные) и внедорожные (карьерные). Самосвалы преимущественно применяются для перевозки сыпучих грузов строительного назначения (щебень, песок, кирпич) (См. Приложение № 11).

- *тягачи* предназначены для буксировки любой прицепной техники. *Седелный тягач* перевозит длинномерные грузы.

- для перевозки бревен используются *лесовозы*. Вот несколько примеров с их участием.

*20 мая 2016 года в 10:50 на пересечении трассы Советск-Гусев в Калининградской области с выезда из поселка Акулово автомобиль Ssang Yong под управлением 42-летней местной жительницы, выезжая с второстепенной дороги, столкнулся с лесовозом Урал, следовавшим по главной, с незагруженным прицепом. В результате женщина скончалась, малолетнего сына доставили в больницу с травмами, неопасными для жизни и здоровья. Ребенку была оказана психологическая помощь<sup>1</sup>.*

*15 февраля 2014 года в 10:00 на федеральной трассе "Скандинавия" в Ленинградской области на 16-м километре автодороги Выборг — Брусничное, где находится автомобильный пункт пропуска через российско-финскую границу, водитель микроавтобуса Volkswagen на крутом повороте*

---

<sup>1</sup> Пресс-служба УМВД России по Калининградской области [Электронный ресурс]. URL: <https://39.мвд.рф/news/item/7816951/> (дата обращения 01.04.2018).



*не справился с управлением, выехал на полосу встречного движения и столкнулся с незагруженным лесовозом. В результате аварии погибли десять пассажиров микроавтобуса и его водитель, и еще трое, в том числе водитель грузовика, были госпитализированы в состоянии средней тяжести. Причиной аварии стали плохие погодные условия, а именно, гололед<sup>1</sup>.*

Такой широкий спектр грузового транспорта позволяет выбрать наиболее оптимальный вариант для перевозки тяжестей, учитывая такие аспекты, как экономичность, оперативность, надежность, грузоподъемность, функциональность, вместительность.

По техническим особенностям грузовые автомобили бывают:

- с бензиновым, газовым, дизельным двигателем;
- с колесами диаметром 4х2, 4х4, 6х4, 6х6;
- от двух до пяти осей и выше;
- цельный автомобиль, с добавлением автопоезда;
- повышенной проходимости (См. Приложение № 5).

Следует также разграничить грузовики, находящиеся в собственности физических лиц, и большегрузные транспортные средства, принадлежащие индивидуальным предпринимателям и юридическим лицам. Как свидетельствует статистика и обобщение уголовных дел, по ряду причин грузовики в собственности физических лиц являются на дороге наиболее аварийно-опасными. Так, доля дорожно-транспортных происшествий и пострадавших из-за нарушения ПДД водителями грузовых автомобилей, находящихся в собственности физических лиц в 2017 году от общего количества ДТП, совершенных водителями грузовых автомобилей составила 69%. В том числе 78% ДТП совершено водителями грузовых автомобилей, находящихся в собственности физических лиц, в состоянии опьянения<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Число жертв автокатастрофы на трассе «Скандинавия» достигло 10 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.ntv.ru/novosti/842298/> (дата обращения 01.04.2018). Участок трассы «Скандинавия», проходящей вдоль Сайменского канала, на котором произошло ДТП находится в аренде у финской стороны и обслуживается финскими дорожными службами.

<sup>2</sup> Официальный сайт Госавтоинспекции МВД РФ [Электронный ресурс]. URL: <http://www.gibdd.ru/stat/> (дата обращения 01.04.2018).

Отдельно следует выделить военные грузовики, предназначенные для перевозки войск и вооружения. Грузовой транспорт, используемый в вооруженных силах, также является участником ДТП, хотя и гораздо реже.

*19 июля 2015 года около 19:40 на 3-м км автодороги Серебряные Пруды – г. Михайлов военный грузовик, в котором находились 24 солдата, попал в ДТП в Подмосковье. Водитель – военнослужащий по призыву, управляя автомашиной Урал-4320, которая двигалась из г. Рязани в направлении г. Тулы, съехал в кювет и опрокинулся на правую сторону. В результате ДТП получили телесные повреждения и были госпитализированы 23 военнослужащих, из них двое – в реанимационное отделение. Причиной аварии стал отказ тормозов военного Урала<sup>1</sup>.*

Предлагаемая классификация грузовых транспортных средств, прежде всего, необходима следователю для разработки тактики осмотра транспортного средства, правильного описания его технического состояния и повреждений в протоколе следственного действия.

Дорожно-транспортное происшествие даже с участием одного грузовика оставляет многочисленные следы и изменения в материальной обстановке. Последствия могут быть самые разнообразные. Вот один из примеров:

*10 апреля 2013 года были отменены утренние рейсы московского Аэроэкспресса в аэропорт Домодедово вследствие ДТП на 36-м километре Каширского шоссе в районе поселка Ям, где грузовик MAN врезался в опору железнодорожного моста. В результате сильного удара основание опоры треснуло, конструкция моста просела вместе с одним из железнодорожных путей. В связи с чем электроснабжение пути было отключено, также было остановлено и автомобильное движение под мостом. Водитель грузовика получил серьезные травмы и был госпитализирован<sup>2</sup>.*

При ликвидации последствий подобного типа аварий требуется значительное количество времени, сил и средств для разбора завалов от рухнувших конструкций и расчистки трассы.

*В результате ДТП в ночь со 2-ого на 3-е ноября 2011 года на 314 километре трассы Пермь-Екатеринбург возле Ревды был полностью разрушен железнодорожный мост. В центральную опору моста врезался*

---

<sup>1</sup> Военный грузовик попал в ДТП из-за отказа тормозов  
[http://www.autonews.ru/automarket\\_news/news/1208678/](http://www.autonews.ru/automarket_news/news/1208678/) (дата обращения 01.04.2018).

<sup>2</sup> График Аэроэкспресса изменен из-за аварии [Электронный ресурс]. URL:  
<http://moskva.bezformata.ru/listnews/aeroekspressov-izmenen-iz-za-avarii/10791541/> (дата обращения 01.04.2018).

*грузовик Freightliner Century, который следовал с грузом щебня из поселка Долomitовый в Новый Уренгой. Кабина автомобиля оказалась полностью смятой рухнувшими пролетами моста. Щебень был рассыпан по дороге. Для устранения последствий аварии на место происшествия было направлено 24 единицы техники, в том числе грейдеры, тракторы, автокраны грузоподъемностью 25, 100 и 300 тонн. Из-за последствий аварии проезд по Пермской трассе стал невозможен. Транспортный поток направлялся сотрудниками ГИБДД в объезд через Битимку, Билимбай и Первоуральск. В ликвидации последствий ДТП участвовал 71 человек, среди которых сотрудники МЧС, ГИБДД, администрации Ревды, медики, работники «Уралавтодор» и др. Пожалуй, наибольшие затруднения возникли из-за того, что было перекрыто движение по самой оживленной трассе региона, дороги Первоуральска не справились с наплывом транспортных средств<sup>1</sup>.*

Конечно, при столкновении грузовика с другим транспортным средством последствия могут быть ещё более значительными, с большим количеством пострадавших. Особенно часто это происходит при лобовом столкновении большегрузных автомобилей с автобусами.

*13 июля 2013 года в 13:00 в Подмоскoвье на автодороге «Подольск – А101» в районе села Ознобишино в восьми километрах к юго-западу от центра Подольска КамАЗ, перевозивший щебень, столкнулся с рейсовым автобусом ЛиАЗ, следовавшим из Подольска в Курилово. В результате аварии автобус развалился на две части. В момент аварии в автобусе находилось 64 пассажира, 18 из них погибли, в том числе двое детей, 40 получили травмы различной тяжести<sup>2</sup>.*

В ходе расследования уголовного дела, возбужденного по ч. 5 ст. 264 УК РФ, были проведены три автотехнические экспертизы, в результате которых выяснилось:

- КамАЗ был кустарно собран из трех машин, снят с учета ГИБДД в апреле 2013 года, имел транзитные номера, длительное время не проходил проверку технического состояния, тормозная система работала неэффективно.

- Щебень насыпали без весов «на глаз» ковшами, произошел перегруз автомашины. Нагрузка на ось превысила предельно допустимую норму, поэтому тормозная система не справилась и затормозить вовремя не удалось.

---

<sup>1</sup> Большегруз разрушил мост на Пермской трассе [Электронный ресурс]. URL: <http://www.gorodskiestvesti.ru/2011/11/03/> (дата обращения 01.04.2018).

<sup>2</sup> По факту крупного ДТП в новой Москве возбудили уголовное дело [Электронный ресурс]. URL: [http://rapsinews.ru/incident\\_news/20130713/268152143.html](http://rapsinews.ru/incident_news/20130713/268152143.html) (дата обращения 01.04.2018).

Столкновение грузовика с микроавтобусом также весьма распространенный случай на дорогах.

*11 апреля 2015 года в 6:20 на 3-ем километре объездной дороги Вологда-Новая Ладога в Бокситогорском районе Ленинградской области произошло столкновение микроавтобуса Mercedes Спринтер, перевозившего 11 воспитанников одного из детских домов в сопровождении 3 взрослых, с грузовиком Scania, в результате которого погибли двое детей в возрасте 15 и 16 лет и 42-летний водитель микроавтобуса, 9 детей получили травмы<sup>1</sup>.*

Лобовое столкновение грузовика с мотоциклом также не обходится без жертв.

*21 сентября 2010 года в 22:40 на трассе М51 Омск-Новосибирск грузовик Freightliner под управлением водителя 1982 года рождения следовал в направлении Новосибирска и на 1426-м километре выехал на полосу встречного движения, где столкнулся с мотоциклом. Водитель мотоцикла и двое пассажиров погибли<sup>2</sup>.*

В большинстве случаев гибель мотоциклиста неизбежна. И, как правило, водитель молодого возраста.

*02 сентября 2014 года в 12.20 в районе дома № 169 по ул. А. Петрова в г. Барнауле произошло столкновение мотоцикла КАВАСАКИ с автомобилем КамАЗ 5410 с полуприцепом бортовым МАЗ 3380. В результате ДТП водитель мотоцикла 1983 года рождения погиб<sup>3</sup>.*

*Смерть гражданина П. наступила вследствие тупой сочетанной травмы головы, грудной клетки, живота, таза, верхних и нижних конечностей, в виде множественных переломов костей скелета с повреждениями внутренних органов, которые не совместимы с жизнью<sup>4</sup>.*

Данное описание тяжкого вреда здоровью является типовым для рассматриваемых дорожно-транспортных преступлений.

Как показало изучение практики, такси тоже фигурирует в авариях с участием большегрузных автомобилей.

*22 мая 2016 года в 18:30 на трассе Пермь-Екатеринбург на 314-м километре Лада Калина под управлением 33-летнего таксиста выехала на полосу встречного движения и столкнулась с грузовиком Volvo, который двигался в направлении Екатеринбурга. Колесо большегрузного автомобиля раздавило переднюю часть легкового автомобиля с обозначениями такси*

<sup>1</sup> В Ленинградской области микроавтобус с детьми попал в ДТП [Электронный ресурс]. URL: <http://izvestia.ru/news/585293> (дата обращения 01.04.2018).

<sup>2</sup> Новости Новосибирска [Электронный ресурс]. URL: <http://www.novosib54.ru/news/newsview1290.html> (дата обращения 01.04.2018).

<sup>3</sup> Отказной материал № 4947/638. Архив Управления МВД России по г. Барнаулу. 2014 г.

<sup>4</sup> Заключение эксперта № 1766 от 24.09.2014 г. Алтайского краевого бюро судебно-медицинской экспертизы. Архив Барнаульского морга. 2014 г.

*«Везёт». Извлечь погибшего водителя такси спасатели смогли лишь с помощью специального оборудования<sup>1</sup>.*

Следует отметить, что ДТП грузовиков с поездами происходят не так часто, как с другими видами транспорта, но также имеют серьезные последствия. Рассмотрим особенности столкновения грузовика КамАЗ с пассажирским поездом.

*31 июля 2015 года в 13:25 по московскому времени 32-летний водитель большегрузного автомобиля с щебнем выехал на запрещающий сигнал светофора на железнодорожный переезд станции Звонница в Белгородской области между Прохоровкой и Белинихино и столкнулся с поездом, который следовал из Москвы в Белгород. Машинист поезда молниеносно отреагировал на появившийся КамАЗ и за несколько секунд снизил скорость с 95 км/ч до 76 км/ч, чем уменьшил возможный вред.<sup>2</sup>*

*В результате аварии пять вагонов сошли с рельсов, локомотив опрокинулся, были повреждены три электрических опоры. Среди пострадавших: водитель фуры, помощник машиниста и проводник первого вагона, которые были доставлены в больницу с травмами. Помощник машиниста экстренно перенес операцию. Ещё семь пассажиров обратились с легкими ранениями и ушибами. До устранения последствий было остановлено движение поездов дальнего следования. Все пассажиры были обеспечены питанием и перевезены автомобильным транспортом в г. Белгород.*

Как показал опрос водителей грузовиков, в 5 % случаев не соблюдаются правила дорожного движения местными жителями (См. Приложение № 2).

*12 апреля 2016 года около 10:00 в микрорайоне Ангарский в Волгограде женщина перебежала дорогу через трамвайные пути в неположенном месте. Водитель бетономешалки не заметил пешехода и задавил его, переехав голову. Пешеходный переход ранее был на этом месте, поэтому привычка у местных жителей переходить дорогу здесь осталась<sup>3</sup>.*

*31 июля 2012 года около 15:00 в светлое время суток при ясной погоде водитель автомобиля КамАЗ двигался по крайней правой полосе для движения на ул. 9 Апреля со стороны второго эстакадного моста в сторону ул. Фрунзе в г. Калининграде. В районе пересечения ул. 9 Апреля и ул. Фрунзе, при выполнении маневра «поворот направо» со скоростью 10-20 км/ч водитель не уступил дорогу пешеходу, которая пересекала дорожную часть*

<sup>1</sup> Водитель такси погиб под колесами фуры [Электронный ресурс]. URL: <http://www.oblgazeta.ru/news/14159/> (дата обращения 01.04.2018).

<sup>2</sup> Под Белгородом сошли с рельсов вагоны поезда [Электронный ресурс]. URL: <http://www.46tv.ru/line/russia/043530/> (дата обращения 01.04.2018).

<sup>3</sup> В Волгограде грузовик переехал женщину [Электронный ресурс]. URL: <http://regnum.ru/news/accidents/2116617.html> (дата обращения 01.04.2018).

*ул. Фрунзе по пешеходному переходу на разрешающий сигнал пешеходного светофора справа налево по ходу движения автомобиля. В результате пешеходу был причинён тяжкий вред здоровью<sup>1</sup>.*

Велосипедисты, как и пешеходы, не редко сами провоцируют дорожно-транспортные преступления с грузовиками.

*17 мая 2016 года в 8:30 на 644 километре трассы М-4 «Дон» 84-летний пенсионер, управляющий велосипедом, двигался со стороны столицы в сторону Ростова-на-Дону и на перекрестке не предоставил преимущество грузовику МАН, который ехал по главной дороге. От полученных ранений велосипедист погиб на месте происшествия.<sup>2</sup>*

*14 сентября 2015 года около 12:00 в г. Барнауле на проспекте Космонавтов в районе здания № 14, водитель автомобиля КамАЗ 5320 с грузовым прицепом при движении в направлении от ул. Попова к ул. Малахова, совершил наезд на пешехода, который скончался в больнице. Пешеход пересекал проезжую часть на запрещающий красный сигнал пешеходного светофора<sup>3</sup>.*

Очевидно, что наезд грузовика на пешехода характеризуется особенно высокой тяжестью последствий.

Итак, к участникам дорожно-транспортного происшествия с участием большегрузных автомобилей относятся легковой автомобиль, автобус, микроавтобус, мотоцикл, велосипед, такси, поезд, пешеход. Дорожно-транспортное преступление может произойти как с участием одного грузовика, так и нескольких, а также с участием большегрузного автомобиля и другого транспортного средства или пешехода. Пешеходы и велосипедисты являются наиболее уязвимыми участниками ДТП с участием большегрузных автомобилей.

Следует обратить внимание на состав автопоезда, правильное описание которого, как правило, встречается в заключениях экспертов-автотехников: седельный тягач КамАЗ – 5410 рег. знак К 648 ВК 22 в сцепке с бортовым полуприцепом МАЗ – 3380 рег. знак АВ 0969 22<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> Уголовное дело № 012200/12. Архив Ленинградского районного суда г. Калининграда. 2012 г.

<sup>2</sup> Под Воронежом фура задавила пожилого велосипедиста [Электронный ресурс]. URL: <https://news.mail.ru/incident/25814299/>

<sup>3</sup> Отказной материал № 3389/459. Архив Управления МВД России по г. Барнаулу. 2015 г.

<sup>4</sup> Заключение эксперта № 2988/5-5 от 27.10.2014. Архив Алтайской лаборатории судебной экспертизы Министерства юстиции России. 2014 г.

Автопоезд в составе: КамАЗ – 5320 (фургон) рег. знак К 845 КО 22 в сцепке с грузовым прицепом ГКБ 8352 ОА PRITSY рег. знак АЕ 8233 22 с загрузкой 16 тонн (8 тонн в фургоне, 8 тонн в прицепе)<sup>1</sup>.

Одна из особенностей большегрузного автомобиля - участника дорожно-транспортного происшествия, выявленная в ходе изучения ряда уголовных дел, это незаконная реконструкция транспортного средства, которая является причиной аварий.

*Так, водитель КАМАЗа внес изменения в конструкцию тормозной системы автомобиля, вырезал ресиверы для сжатого воздуха для тормозной системы и установил на это место дополнительной бак для дизельного топлива. К такому выводу пришли эксперты в ходе проведения автотехнической экспертизы по уголовному делу № 217700.*

*Внешним осмотром автомобиля КАМАЗ было установлено отсутствие с правой стороны ресиверов (воздушных баллонов), в месте установки которых на данном автомобиле, находился дополнительный бензобак, а также изменение конструкции привода тормозного крана (укорочена тяга привода). Неисправности тормозной системы, заключающиеся в отсутствии ресиверов, и изменение конструкции привода тормозного крана возникли до ДТП и способствовали возникновению данного столкновения, поскольку эти неисправности приводят к увеличению времени приведения в действие тормозной системы автомобиля<sup>2</sup>.*

Аварию с участием большегрузного автомобиля или автопоезда, связанную с большим количеством жертв, значительными разрушениями транспортных средств, многочисленными повреждениями дорожных и иных сооружений и др., следует называть автокатастрофой.

Все выявленные участники ДТП имеют свои криминалистические особенности.

Грузовые автомобили отличаются по следам, по наличию, например, задних спаренных колес, по величине базы и ширине колеи (См. Приложение № 5). Шириной колеи считается промежуток между центральными линиями следов правых и левых колес или между просветами задних спаренных колес. Если следы оставлены спаренными колесами, колея соответствует

---

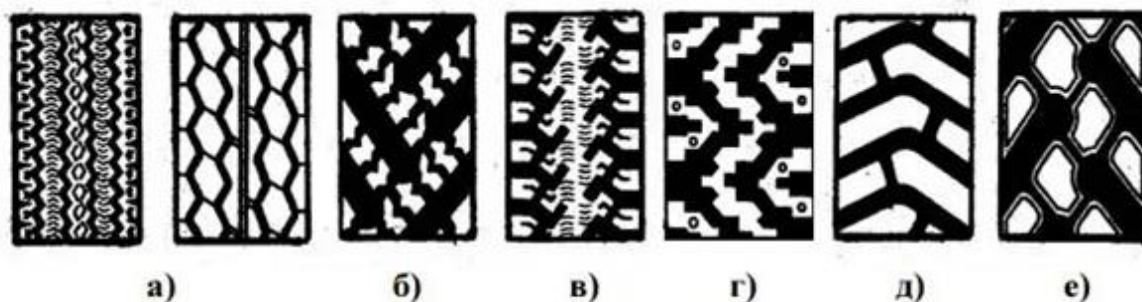
<sup>1</sup> Заключение эксперта № 9886 от 08.10.2015. Архив ЭКЦ ГУ МВД России по Алтайскому краю. 2015 г.

<sup>2</sup> Заключение экспертов от 21 декабря 2010 г. № 4861\07-1,4862/07-1. Архив Южного регионального центра судебной экспертизы Министерства юстиции РФ г. Ростов-на-Дону. 2010 г.

расстоянию между серединами промежутков следов левой и правой пары колес.

В следах автотранспорта обычно отображаются задние колеса, которые полностью или частично перекрывают отпечатки передних колес. Изучение следов транспортных средств, оставляемых ходовой частью и выступающими частями, а также по отделившимся от автомобиля узлам и деталям позволяет восстановить механизм произошедшего события, определить направление и скорость движения, место, угол и линию столкновения, другие важные обстоятельства ДТП.

Наибольшее криминалистическое значение имеют следы колес автомобильного транспорта (См. Приложение № 9 и № 10).



**Рисунок 1.1 – Типы рисунков протектора:**  
**а – дорожный; б – универсальный направленный; в – универсальный ненаправленный;**  
**г – зимний с шипами; д – карьерный;**  
**е – повышенной проходимости**

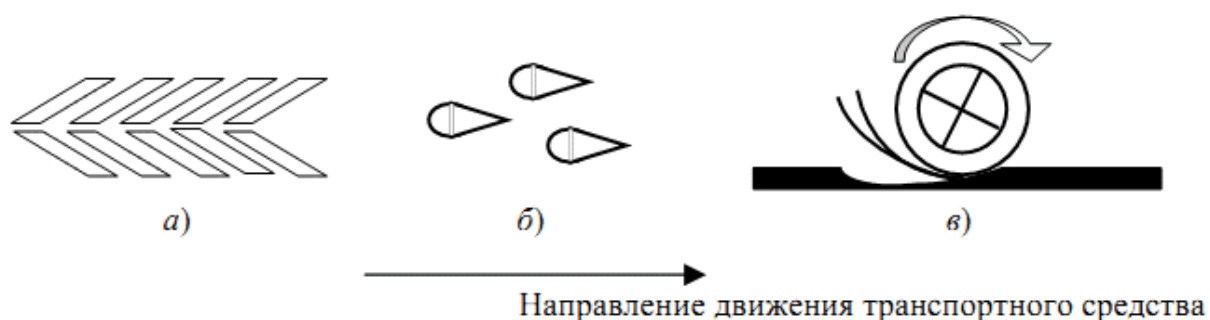
В зависимости от состояния колес в момент следообразования различаются следы качения и скольжения. Первые – результат поступательно-вращательного движения, вторые образуются в случае пробуксовки или полной блокировки колес при экстренном торможении. Следы качения сходны по механизму образования со статическими следами: каждая деталь рельефа шины оставляет свой отпечаток. Но вследствие поступательного движения наблюдается некоторая деформация, когда грунтозацепы, выходя из следа, сглаживают его края, что увеличивает размеры следа и уменьшает промежутки между выступами. Следы колес автотранспорта бывают поверхностными и объемными. К первым относят



следы наслоения (машина преодолела загрязненный участок, а затем пошла по сухому асфальту) и отслоения. Объемные следы образуются из-за остаточной деформации грунта и передают не только трехмерную копию беговой поверхности протектора, но и отчасти его боковые грани<sup>1</sup>.

При движении транспортных средств на дороге происходят различные материально-фиксированные изменения, по которым можно судить о направлении движения транспорта. Рисунок протектора шин повышенной проходимости состоит из грунтозацепов, сходящихся под углом посередине беговой дорожки. На правильно установленной шине этот угол раскрыт в сторону движения. При пробуксовке колес выброс грунта из-под них происходит в сторону, противоположную движению. Глубина следа при этом уменьшается в сторону движения. В сторону направления движения обращены отпечатки колес при переезде через лужи, стебли кустарника или травы, концы переломанных при переезде колесами веток, пологие стороны уступов на дне объемных следов, сужения пятен от падающих капель масла.

**Рис. 2. Примеры определения направления транспортного средства по его следам: а - след протектора; б - форма пятен; в - направление выброса масла, грунта и уменьшение глубины следа при движении ТС**



Таким образом, криминалистическое значение следов транспортных средств заключается в возможности установления обстоятельств дорожно-транспортного преступления. Определяется:

- вид и марка автомобиля по ширине колеи и размерам базы;

<sup>1</sup> Чава И.И., Попов Е.А. Транспортно-трасологическая экспертиза. Учебно-методическое пособие. - М.: Судэкс, 2017. С. 24-37.

- модель шины;
- техническое состояние агрегатов;
- направление и скорость движения;
- некоторые действия водителя;
- характер груза;
- механизм дорожно-транспортного происшествия.

Предлагаемая классификация грузовиков отражает своеобразие различных грузовых транспортных средств и предназначена для уяснения механизма расследуемого события и механизма следообразования, а также для разработки тактики следственного осмотра, следственного эксперимента и некоторых судебных экспертиз. Основаниями такой классификации являются грузоподъемность, назначение транспортного средства, тип кузова, технические особенности и следы, оставленные на месте происшествия. Типовая информация, полученная благодаря классификации грузовых транспортных средств, может способствовать розыску скрывшегося с места происшествия грузовика.

### **1.3. Информация о личности водителя большегрузного автомобиля как элемент криминалистической характеристики**

Личность водителя большегрузного автомобиля, без всяких сомнений, является наряду с транспортным средством основным элементом криминалистической характеристики, рассматриваемой категории преступлений. В большинстве своем водитель большегрузного автомобиля (водитель-экспедитор) относится к категории ситуативных и неустойчивых преступников. Безусловно, просматривается его тесная взаимосвязь с дорожной ситуацией, но какой бы сложной она не была водитель большегрузного автомобиля должен учитывать все условия во время движения для предотвращения возможных негативных последствий.

Следует отметить, что водители грузовых транспортных средств называют себя дальнобойщиками<sup>1</sup>.

Согласно статистическим данным ГИБДД в 2017 году по вине водителей грузовиков совершено 9759 ДТП, что составляет 6,4% от всех видов ДТП. В результате таких аварий погибло 1601 человек и 12313 получили ранения<sup>2</sup>. В Калининградской области ежегодно происходит около 50 ДТП с участием большегрузных автомобилей, преимущественно в г. Калининграде, Гурьевском и Черняховском районах<sup>3</sup>.

При совершении ДТП с участием водителей грузовиков присутствует неосторожная вина, проявляется пренебрежение правилами безопасности дорожного движения, отсутствует осторожность. Поведение водителя может стать причиной дорожно-транспортного преступления.

*Так, 08 апреля 2011 года около 6:00 в районе 33-го километра Ленинградского шоссе в Подмоскowie водитель груженой фуры с полуприцепом, ехавший в сторону Москвы, не заметил пешеходов на "зебре" и совершил наезд. В результате аварии два человека погибли на месте, еще*

---

<sup>1</sup> Термин «дальнобойщик» был введен в обиход в 1979 году лидером ленинградских хиппи-автостопщиков Геннадием Зайцевым.

<sup>2</sup> Официальный сайт Госавтоинспекции МВД РФ [Электронный ресурс]. URL: [www.gibdd.ru/stat/archive](http://www.gibdd.ru/stat/archive) (дата обращения 01.04.2018).

<sup>3</sup> Официальный сайт Госавтоинспекции МВД РФ по Калининградской области [Электронный ресурс]. URL: <http://www.gibdd39.ru/stat> (дата обращения 01.04.2018).

двое пострадавших были госпитализированы с травмами. Причиной ДТП стала невнимательность водителя.

16 мая 2014 года около 01 часа на 619 км + 65 метров автодороги М-52 «Чуйский тракт» между селами Туекта и Карагол водитель КАМАЗа 55102 совершил вынужденную остановку ввиду неисправности транспортного средства. Однако, им не был выставлен знак аварийной остановки, а прицеп КАМАЗа создавал опасность для водителей, которые следовали в направлении села Онгудай Онгудайского района Республики Алтай, так как частично находился на проезжей части. Автомобиль Форд Транзит во время движения по своей полосе допустил попутное боковое скользкое столкновение правой боковой поверхностью с левой боковой поверхностью прицепа и затем опрокинулся на левую сторону на проезжей части, после чего произошло смещение автомобиля по направлению к правой обочине, откуда началось продольное вращение автомобиля по часовой стрелке на правую сторону кузова со съездом в правый кювет. В результате дорожно-транспортного происшествия погибли два пассажира автомобиля Форд Транзит<sup>1</sup>.

В большинстве своем водители большегрузных автомобилей допускают превышение скорости<sup>2</sup>, выезд на встречную полосу движения, нарушение правил проезда перекрестка и др. (См. Приложения № 1 и № 2).

25 мая 2016 года в 0:25 35-летний водитель<sup>3</sup> самосвала МАН с госномером Р580ТН, груженого песком, превысил скорость на перекрестке с улицей Заливная, наехал на островок безопасности, разделяющий транспортные потоки, опрокинулся на правый бок и врезался в одноэтажный дом, находящийся по адресу ул. Советская, 28 в поселке Взморье Светловского городского округа Калининградской области. В результате удара обрушилась часть кирпичной стены и погибла 82-летняя женщина. Дом располагался в 160 метрах от перекрестка. 9 спасателей разбирали завалы до утра.

Несмотря на то, что запрещен выезд на встречную полосу, это систематически происходит.

23 июня 2016 года в 7:20 на 93 км автодороги Нижний Новгород-Иваново в Чкаловском районе Нижегородской области 32-летний водитель грузовика МАН с 13-летним стажем вождения не справился с управлением, выехал на встречную полосу и столкнулся с автобусом Niger. Два пассажира погибли, шесть были ранены<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> Уголовное дело № 40125 от 30.06.2014 г. Архив СУ Следственного комитета РФ по республике Алтай. 2014 г.

<sup>2</sup> Допустимая скорость большегрузных автомобилей на автомагистрали – 90 км/ч, на загородной дороге – 70 км/ч, в населенных пунктах - 60 км/ч.

<sup>3</sup> Водительский стаж 10 лет.

<sup>4</sup> Два человека погибли и шестеро пострадали в Нижегородской области [Электронный ресурс]. URL: <http://www.vesti.ru/doc.html?id=2768260> (дата обращения 01.04.2018).

Рассмотрим основные требования, которые предъявляются к водителям большегрузных автомобилей<sup>1</sup>. К первой группе относятся: знания нормативных правовых актов в сфере дорожного движения (например, Правила дорожного движения<sup>2</sup> и др.<sup>3</sup>). Вторая группа – это знание основ безопасного управления (например, особенности наблюдения за дорожной обстановкой, способы контроля безопасной дистанции и бокового интервала). Третья группа – это алгоритм действий водителя в экстренных ситуациях (например, порядок вызова аварийных и спасательных служб, правила использования автомобильной аптечки). Четвертая группа – это технические знания о грузовом автомобиле (назначение, устройство, взаимодействие и принцип работы основных механизмов, приборов и деталей, признаки неисправностей, возникающих в пути, правила эксплуатации).

Отдельно следует остановиться на умениях водителя большегрузного автомобиля, он должен уметь:

- безопасно и эффективно управлять ТС в различных условиях дорожного движения, совершенствовать навыки управления,
- соблюдать Правила дорожного движения,
- контролировать свое эмоциональное состояние,
- проверять техническое состояние ТС, устранять мелкие неисправности,
- выбирать безопасные скорость, дистанцию и интервал,
- использовать зеркала заднего вида при маневрировании, а также дополнительные зеркала переднего и заднего обзора для исключения «слепых зон»,
- прогнозировать возникновение опасных дорожно-транспортных ситуаций и совершать действия по их предотвращению,

---

<sup>1</sup> Приказ Министерства транспорта РФ от 28.09.2015 № 287 «Об утверждении профессиональных и квалификационных требований к работникам юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» // СПС «КонсультантПлюс».

<sup>2</sup> Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 г. № 1090 (в ред. от 13.02.2018) // СПС «КонсультантПлюс».

<sup>3</sup> ФЗ от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (в ред. от 26.07.2017) // СПС «КонсультантПлюс».

- своевременно принимать решения и действовать в сложных и опасных дорожных ситуациях,
- оказывать первую помощь пострадавшим, использовать средства тушения пожара,
- контролировать безопасное размещение и крепление грузов<sup>1</sup>, использовать в работе тахограф<sup>2</sup> (См. Приложение № 6).

Однако, требований к уровню профессионального образования и опыту работы водителя грузового автомобиля не предъявляется, за исключением: специальной подготовки водителя ТС, перевозящего опасные грузы. В этом случае требуется соответствующий стаж работы не менее одного года. Такой же стаж должен быть и у водителя, осуществляющего перевозку крупногабаритного и (или) тяжеловесного груза. Повышенные квалификационные и профессиональные требования предъявляются к водителям грузовиков, осуществляющих перевозку грузов в международном сообщении. Здесь требуется знание международных нормативных актов, регламентирующих технические и экологические требования к транспортным средствам, осуществляющим международные перевозки; порядка оформления документации при прохождении таможенного и других видов контроля.

Полагаем, что требования занижены и не совсем соответствуют уровню сложности выполняемых функций. Работа водителя грузового автомобиля заключается не только в управлении большегрузным автомобилем и перевозке груза. Следует отметить подготовительные работы, выполняемые водителем перед выездом на маршрут и по возвращении, прохождение предрейсового и послерейсового медицинских осмотров<sup>3</sup>, погрузочно-разгрузочные работы, проведение работ по устранению возникших во время

<sup>1</sup> Постановление Правительства РФ от 15 апреля 2011 г. № 272 (с изм. от 17.05.2016 г.) «Об утверждении правил перевозок грузов автомобильным транспортом» // СПС «КонсультантПлюс».

<sup>2</sup> Приказ Минтранса РФ от 21 августа 2013 г. № 273 (ред. 30.01.2018) «Об утверждении порядка оснащения транспортных средств тахографами» // СПС «КонсультантПлюс».

Тахограф – это техническое средство контроля, обеспечивающее непрерывную регистрацию информации о скорости и маршруте движения ТС, о режиме труда и отдыха водителя.

<sup>3</sup> Приказ Минздрава РФ от 15 декабря 2014 г. № 835н «Об утверждении Порядка проведения предсменных, предрейсовых, послерейсовых медицинских осмотров» // СПС «КонсультантПлюс».

движения транспортного средства неисправностей, охрана груза и автомобиля во время стоянки на конечных и промежуточных пунктах и др.

На наш взгляд, в целях обеспечения безопасности дорожного движения и предотвращения автокатастроф с участием большегрузных автомобилей необходимо повысить требования, предъявляемые к водителям грузовиков. Следует ограничить возрастной ценз минимальным и максимальным возрастом: от 21 года до 60 лет. Здесь нужно пояснить, что установление минимального возраста связано с приобретением опыта вождения и накоплением жизненного опыта, ограничение по максимальному возрасту обосновывается проблемами со здоровьем. Особенности труда водителей большегрузных автомобилей обуславливают появление таких хронических заболеваний, как сердечно-сосудистые, гастрит, язва желудка, холецистит, дисбактериоз, сахарный диабет, остеохондроз, радикулит, простатит, геморрой (См. Приложение № 6).

Нередко действия водителя при ДТП находятся в прямой зависимости от состояния его здоровья. Поэтому назрела необходимость в создании единой информационной базы, где будут собраны сведения о гражданах, у которых выявлены медицинские противопоказания<sup>1</sup> или ограничения к управлению транспортным средством.

Неудовлетворительное состояние здоровья водителя становится причиной ДТП, о чем свидетельствует анализ уголовных дел и проведенный опрос водителей грузовиков и руководителей транспортных предприятий (См. Приложения № 1 и № 2).

*12 июня 2016 года в Тобольском районе Тюменской области произошло опрокидывание грузовика в связи с тем, что 60-летнему водителю со стажем вождения 43 года стало плохо за рулем. В результате происшествия мужчина погиб.*

Смерть водителя за рулем во время движения также может быть причиной ДТП.

---

<sup>1</sup> Постановление Правительства РФ от 29 декабря 2014 г. № 1604 «О перечнях медицинских противопоказаний, медицинских показаний и медицинских ограничений к управлению транспортным средством» // СПС «КонсультантПлюс».

*16 ноября 2010 года в 17:00 во Владивостоке на ул. Шепеткова, 14 водителю рефрижератора стало плохо с сердцем, он потерял сознание и скончался за рулем, что спровоцировало ДТП. Неуправляемый большегрузный автомобиль протаранил припаркованную Toyota Levin, после чего его отбросило на газетный киоск, стоящий на автобусной остановке, затем Mitsubishi Canter смял дорожный знак, указывающий пешеходный переход<sup>1</sup>.*

Как показывает анализ уголовных дел, не всегда водитель большегрузного автомобиля может учесть погодные условия.

*13 мая 2016 года в 20:25 на 707 километре крымской трассы Симферополь-Алушта-Ялта в районе села Виноградное водитель большегруза КамАЗ-5511, ехавший из Ялты в Алушту, не учел сложные метеорологические условия (сильный дождь), не выбрал безопасную скорость движения и в результате не справился с управлением, выехал на полосу встречного движения и столкнулся с легковым автомобилем DaewooLanos, в результате чего погибли шесть пассажиров, в том числе двое детей 2012 и 2010 годов рождения, которые находились в машине без специальных кресел. В ликвидации последствий ДТП участвовали 35 человек и 13 единиц техники<sup>2</sup>.*

Пожалуй, перед выходом на линию водитель грузовика должен ознакомиться с прогнозом погоды, что поможет ему смоделировать свои действия. Если, например, синоптики прогнозируют проливные дожди, это означает, что они могут неблагоприятно повлиять на дорожную обстановку. Осадки создают скользкое покрытие на дороге, размывают обочины, в результате чего образуется слякоть, что способствует возникновению дорожно-транспортных происшествий, так как автомобиль становится менее управляемым из-за снижения сцепления колес с дорогой и видимость во время дождя также становится значительно ниже. При такой дорожной обстановке водителям рекомендуется соблюдать безопасный скоростной режим, боковой интервал между транспортными средствами, дистанцию и быть крайне бдительными вблизи пешеходных переходов, снижать скорость заблаговременно (См. Приложение № 8).

---

<sup>1</sup> Новости Владивостока [Электронный ресурс]. URL: <https://www.newsvl.ru/vlad/2010/11/15/shepetkova/> (дата обращения 01.04.2018).

<sup>2</sup> Крым: свежие новости [Электронный ресурс]. URL: <http://ncrim.ru/news/view/14-05-2016-dtp-v-krymu-na-trasse-simferopol-yalta-v-rayone-alushty-stolknulis-kamaz-ilanos-pogibli-pyat-chelovek> (дата обращения 01.04.2018).



Как правило, резкое ухудшение погодных условий приводит к значительному росту ДТП, в том числе и с участием большегрузных автомобилей. Особенно это наглядно можно проиллюстрировать в зимние месяцы. Понижение температуры, обильный снегопад, гололед, метель и ледяной дождь приводят к тому, что водители не справляются с управлением на обледенелой трассе и не успевают затормозить.

*18 декабря 2011 года в 18:30 на Большом бетонном кольце в Сергиево-Посадском районе Подмосковья водитель грузовика не учел погодные условия и машину занесло на повороте. Попытки выровнять большегрузный автомобиль привели к тому, что многотонная фура опрокинулась набок и, продолжая скользить по инерции, столкнулась с двигавшимся навстречу автомобилем Ford Focus, в котором ехала семья из четырех человек. Водитель автомобиля и восьмилетняя девочка погибли на месте. Женщина, сидевшая на пассажирском сиденье, и девочка трех лет были госпитализированы.*

Сложные метеорологические условия являются причиной ДТП с участием большегрузных автомобилей в 4,5% случаев. Ограничивается видимость на дороге, осложняется управление автомобилем, в связи с чем не каждый водитель грузовика может адекватно отреагировать на сложившуюся дорожную ситуацию (См. Приложение № 8).

Опрос водителей грузовиков показал, что улучшение качества дорог и их обслуживания в сложных погодных условиях может способствовать значительному снижению количества ДТП с участием большегрузных автомобилей (См. Приложение № 2).

Для безопасности дорожного движения важны и личные качества водителя. К ним относятся: внимательность, наблюдательность, бдительность, осторожность, предусмотрительность, уравновешенность, терпение, коммуникабельность.

Для получения объективной характеристики личности водителя грузовика, обвиняемого в совершении дорожно-транспортного происшествия, следует рекомендовать следователю привлекать специалиста-психолога, который может установить психофизиологическую причину аварии.

В ходе обобщения уголовных дел в части изучения личности водителя большегрузного автомобиля были выявлены случаи привлечения правонарушителей к административной ответственности.

*Так, водитель автомобиля МАЗ 543302 до привлечения к уголовной ответственности по ч.3 ст.264 УК РФ в течение предшествующих аварии четырех месяцев нарушил правила применения ремней безопасности, а также правила дорожного движения с причинением легкого вреда здоровью потерпевшего<sup>1</sup>.*

Состояние опьянения водителя грузовика является причиной ДТП в 2% случаев.

Согласно официальной статистике количество ДТП по вине нетрезвых водителей грузовиков в 2017 году составило 336 аварий, в результате которых 126 человек погибло, 407 получили ранения различной степени тяжести<sup>2</sup>. В 4025 случаях участвовавшие в ДТП водители имели признаки опьянения, но отказались от прохождения медицинского освидетельствования. В таких ДТП погибли 176 и получили ранения 5678 человек.

Пьяный водитель также способен совершить наезд на домашний скот.

*17 августа 2013 года в 16:00 на мосту через реку Кильмезь в Кировской области водитель лесовоза из Марий Эл сбил стадо коз, которые возвращались с пастбища. 35 животных, принадлежавших жителям поселка, погибли. Пожилые люди долго не могли успокоиться, когда узнали о гибели своих животных. Лесовоз решил обогнать идущий впереди грузовик по встречной полосе и превысил скорость. Не успев среагировать, он проехал по стаду. Водителя грузовика удалось задержать через 2 км, он находился в состоянии алкогольного опьянения<sup>3</sup>.*

Больше трудностей возникает у водителя в связи с управлением большегрузным автомобилем в темное время суток. Начиная с 2 часов ночи ослабевают память, внимание, мышление, реакция, проявляется усталость. Вплоть до 5 часов утра человек физически становится более слабым<sup>4</sup>. Как

---

<sup>1</sup> Уголовное дело № 150465 по ч.3 ст. 264 УК РФ от 15.04.2013 г. Архив Октябрьского районного суда г. Барнаула. 2013 г.

<sup>2</sup> Официальный сайт Госавтоинспекции МВД РФ [Электронный ресурс]. URL: [www.gibdd.ru/stat/archive](http://www.gibdd.ru/stat/archive) (дата обращения 19.02.2018).

<sup>3</sup> В Кильмези лесовоз раздавил 35 коз [Электронный ресурс]. URL: <https://www.youtube.com/watch?v=63s75zdhbpM> (дата обращения 01.04.2018).

<sup>4</sup> Паулаускас В. Некоторые особенности расследования дорожно-транспортных происшествий, произошедших в темное время суток (опыт Литвы)//Эксперт-криминалист. № 4. 2012. С. 21.

показал опрос водителей грузовиков, уровень аварийности на дорогах повышается с 18.00 до 6 утра (См. Приложение № 2).

Не всегда водитель большегрузного автомобиля может учесть особенности управляемого им транспортного средства. В ходе исследования было выявлено, что 40 % водителей большегрузных автомобилей, совершивших дорожно-транспортное преступление, недостаточно имели знаний о возможностях грузовика в определенной ситуации. Данный вывод, например, можно проиллюстрировать заключением эксперта:

*«Водитель не обеспечил в данной ситуации постоянный контроль за движением транспортного средства путем выбора скорости с учетом такой особенности транспортного средства, как большой вес и высокое расположение центра тяжести у автобетоносмесителя КамАЗ с учетом такого дорожного условия, как наличие опасной обочины»<sup>1</sup>.*

Спецификой российских водителей грузовиков является их субкультура, она развита как нигде в мире (См. Приложения № 6 и № 7). На тему труда и отдыха дальнбойщиков написаны тысячи песен в музыкальных стилях рок и шансон. Телесериал «Дальнбойщики» на канале НТВ выдержал 4 сезона<sup>2</sup>. Есть собственный канал для радиосвязи, который активно используется для общения при управлении большегрузными автомобилями. Наиболее характерным признаком, отличающим водителей грузовиков от других профессий, является их сленг, т.е. специальный жаргон, ускоряющий взаимопонимание между водителями. Под сленгом подразумевается набор упрощенных, сокращенных или образных слов для обозначения терминов, часто используемых, но как правило, длинных и потому неудобных для использования в устной речи. В словаре дальнбойщиков насчитывается более 350 самых распространенных слов (См. Приложение № 7). Знание некоторых словосочетаний предоставляет следователю возможность установить психологический контакт с подозреваемым при проведении допроса.

---

<sup>1</sup> Заключение эксперта №2235/5-2 от 16.10.2015 г. Архив Алтайской лаборатории судебной экспертизы Министерства юстиции РФ. 2015 г.

<sup>2</sup> Приключенческий многосерийный фильм, основанный на реальных событиях, о рабочих буднях напарников-дальнбойщиков 50 и 30 лет, управляющих большегрузным автомобилем КамАЗ-54115, награжден кино-премиями Золотой орел и ТЭФИ.

Из 207 изученных уголовных дел в 30 виновниками ДТП были водители-мигранты. Данная категория водителей большегрузных автомобилей отличается слабым знанием русского языка, незнанием российского законодательства и ответственности за нарушение правил дорожного движения, низкой водительской подготовкой. Как правило, работодатели нанимают их на расстояния от 100 до 200 км в пределах субъекта РФ.

*19 октября 2015 года в 16:00 на 85 км дороги Калининград-Правдинск-Черняховск водитель грузовика не справился с управлением на закруглении дороги, пересек сплошную линию, выехал на полосу встречного движения и машина лобовую столкнулась с рейсовым автобусом, в котором погибли 21-летняя Вика Осадчая, жившая в Правдинском районе, и 68-летний житель поселка Железнодорожный Анатолий Дубonos, также получили травмы восемь человек, среди них 26-летний водитель пассажирского автобуса, у которого врачи диагностировали разрыв кишечника, черепно-мозговую травму, открытый перелом бедра и множественные ушибы<sup>1</sup>.*

*Виновником аварии в районе пос. Железнодорожный стал 26-летний гражданин Узбекистана. При этом срок разрешения на работу на территории России у него истек за месяц до ДТП<sup>2</sup>.*

К сожалению, подобные аварии с участием иностранных граждан довольно распространены.

*13 июля 2013 года в 13:00 в Подмоскowie на автодороге Подольск – А101 в районе села Ознобишино в восьми километрах к юго-западу от центра Подольска рейсовый автобус ЛиАЗ, следовавший по маршруту 1033 из Подольска в Курилово, столкнулся с КамАЗом, перевозившим более 10 тонн щебня. После столкновения автобус развалился на две части. В момент аварии в автобусе находилось 64 пассажира, 18 из них погибли, в том числе двое детей, 40 получили травмы различной тяжести<sup>3</sup>.*

Авария вызвала громкий общественный резонанс, и не только по количеству жертв, но и в связи с некоторыми другими обстоятельствами, которые касались непосредственно личности водителя. В ходе расследования уголовного дела выяснилось следующее: 46-летний водитель КамАЗа из

---

<sup>1</sup>В ДТП на трассе Калининград-Черняховск погибли двое [Электронный ресурс]. URL: [http://www.klg.aif.ru/incidents/crash/v\\_dtp\\_na\\_trasse\\_kaliningrad-chernyahovsk\\_pogibli\\_dvoe](http://www.klg.aif.ru/incidents/crash/v_dtp_na_trasse_kaliningrad-chernyahovsk_pogibli_dvoe) (дата обращения 01.04.2018).

<sup>2</sup>Водитель грузовика заключен под стражу [Электронный ресурс]. URL: <http://www.kaliningrad.kp.ru/online/news/2203886/> (дата обращения 01.04.2018).

<sup>3</sup> Авария рейсового автобуса и грузовика под Подольском [Электронный ресурс]. URL: <https://ria.ru/spravka/20140804/1018707359.html> (дата обращения 01.04.2018).

Армении управлял большегрузным автомобилем без разрешения, по национальному армянскому удостоверению. В течение года Арутюнян семь раз привлекался к административной ответственности за нарушение ПДД, в том числе - за выезд на встречную полосу и обгон, езду на дороге с односторонним движением во встречном направлении, умышленное создание помех при движении, управление транспортным средством, находившемся в неисправном состоянии.

Анализ уголовных дел показал, что водители-мигранты грубо нарушают правила дорожного движения, плохо владеют русским языком, используют поддельные документы, не платят налоги. Арутюнян был признан виновным не только по ч. 5 ст. 264 УК РФ, но и по ч. 3 ст. 327 УК РФ. Работодатель Арутюняна не был привлечен к ответственности, несмотря на то, что родственники погибших ходатайствовали об этом.

Итак, можно выделить следующие типы водителей большегрузных автомобилей в зависимости от формы трудоустройства:

- 1) водители грузовых автомобилей - физические лица, которые управляют грузовым транспортным средством, находящимся в собственности;
- 2) водители - индивидуальные предприниматели, управляющие грузовым транспортным средством, находящимся в собственности;
- 3) наемные водители, принятые по трудовому договору на работу для перевозки грузов и товаров, в том числе водители-мигранты с российскими национальными водительскими правами;
- 4) иностранные водители без российских прав с низкой водительской подготовкой, недостаточным владением русским языком, не прошедшие медосмотр, отсутствием знаний городской инфраструктуры <sup>1</sup> (См. Приложение № 6).

Данная классификация водителей грузовиков имеет большое значение для установления определенных взаимосвязей между личностью

---

<sup>1</sup> С 01.06.2017 г. водителям маршруток, автобусов, такси и грузовиков запрещено ездить по российским дорогам по национальным водительским удостоверениям.

неосторожного преступника и причинами, условиями совершения ДТП с участием большегрузных автомобилей, противодействию расследованию.

Конечно, при изучении личности водителя большегрузного автомобиля, ставшего участником дорожно-транспортного преступления, значимой является любая информация о его социальных, психологических, эмоциональных свойствах, интеллектуальных и профессиональных качествах. Выявление комплекса свойств и качеств личности водителя помогает установить другие элементы криминалистической характеристики ДТП.

Таким образом, особенности личности водителей большегрузных автомобилей связаны:

Во-первых, с правовым положением водителей. Изучение 207 уголовных дел по ДТП с участием большегрузных автомобилей показало, что более **60 %** виновников аварий - это водители - физические лица, в собственности которых находится грузовое транспортное средство.

Во-вторых, с возрастом. В подавляющем большинстве виновниками дорожно-транспортных происшествий являются водители грузовиков от 30 до 50 лет (**92 %**).

В-третьих, с семейным положением. Изучение личности водителя грузовика свидетельствует, что к совершению ДТП более склонны лица, находящиеся в разводе (**65 %**). (См. Приложение № 6).

В-четвертых, с водительским стажем. **64%** дорожно-транспортных происшествий с участием грузовиков совершено водителями с опытом вождения от 10 до 20 лет. Водители грузовых автомобилей со стажем управления до 10 лет являются виновниками ДТП в 10% случаях, т.к. они более серьезно и осмысленно относятся к маневрам, совершаемым при движении, техническому состоянию транспортного средства перед рейсом, необходимостью зарекомендовать себя ответственным работником для получения нового грузового автомобиля и повышения заработной платы.

В-пятых, с образованием и местом жительства. **76%** водителей грузовиков, спровоцировавших дорожно-транспортное происшествие, имели среднее специальное образование и являлись уроженцами поселков.

В результате изучения материалов уголовных дел установлена взаимосвязь между стажем вождения грузовых автомобилей, возрастом, семейным положением и количеством совершаемых дорожно-транспортных преступлений. На первый взгляд достаточно опытные водители в зрелом возрасте не должны совершать ДТП, но результаты изучения уголовных дел и анкетирование водителей грузовиков свидетельствуют о таком свойстве личности как излишняя самоуверенность. Чем больше стаж вождения грузовиком, тем более спокойно и уверенно себя чувствует водитель, перестает контролировать свое поведение за рулем, забывает об осторожности, может позволить себе пренебречь правилами безопасности дорожного движения, склонен к риску, лихачеству. По мнению опрошенных руководителей транспортных предприятий лихачи составляют 46% (См. Приложение № 1).

В результате изучения уголовных дел и анкетирования 450 водителей грузовиков из Калининградской, Смоленской, Ростовской областей и Алтайского края удалось составить портрет личности неосторожного преступника, который склонен к совершению ДТП с участием большегрузного автомобиля: это мужчина, как правило, в возрасте от 30 до 50 лет со стажем управления большегрузными автомобилями от 10 до 20 лет, со средним специальным образованием, в разводе, владелец собственного грузового транспортного средства, не проходящий предрейсовый медосмотр, управляющий неисправным подвижным составом, нередко в состоянии опьянения, неоднократно привлекающийся к административной ответственности за нарушение ПДД, обладающий излишней самоуверенностью и низким уровнем культуры вождения, не имеющий навыков оказания первой помощи раненым. (См. Приложение № 2).

## **Глава 2. Особенности расследования ДТП, совершенных с участием большегрузных автомобилей**

### **2.1. Особенности первоначального этапа расследования: исходные типовые ситуации и версии**

В связи с необходимостью повышения качества расследования данной категории преступлений, прежде всего, следует разрабатывать для следователей криминалистические рекомендации по выработке определенного алгоритма действий в той или иной исходной типовой следственной ситуации, сложившейся на первоначальном этапе расследования ДТП с участием большегрузного автомобиля.

Т.С. Волчецкая совершенно правильно отмечает, что анализ и оценка следственной ситуации имеет весьма существенное прикладное значение, поскольку способствует: выдвижению обоснованных следственных версий, определению дальнейших путей расследования; выбору оптимального сочетания и последовательности проведения следственных действий и оперативно-розыскных мероприятий; использованию наиболее целесообразных направлений взаимодействия следователя с органами дознания, иными службами<sup>1</sup>. Полагаем, что при расследовании дорожно-транспортных преступлений, совершенных с участием большегрузных автомобилей нельзя обойтись без ситуационного подхода.

Конечно, ситуационный подход не единственный метод, который применяется в ходе расследования. Тем не менее, как справедливо замечено: «в ряде случаев именно результаты ситуационного анализа играют ключевую роль в определении оптимальных стратегии и тактики предварительного расследования. Изложенный вывод подтверждается, в частности, практической возможностью реализации в ходе расследования конкретных преступлений частных криминалистических методик, разработанных криминалистической наукой»<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Волчецкая Т.С. Ситуационный подход в практической и исследовательской криминалистической деятельности. – Калининград: КГУ, 1999. С. 16.

<sup>2</sup> Головин А.Ю., Баранов М.В. Ситуационный анализ (подход) как познавательный метод в криминалистике и



В.М. Мешков подчеркивает, что часть методик расследования отдельных видов преступлений, несомненно, должна содержать сведения об использовании учения о следственной ситуации и учения о криминалистической ситуалогии, т.к. они способствуют принятию криминалистически и процессуально грамотного решения на первоначальном этапе расследования, в условиях дефицита информации<sup>1</sup>.

Очевидно, ситуационный подход – это метод, позволяющий конкретную ситуацию, в том числе нестандартную, свести к соответствующей типовой, для которой ранее был разработан алгоритм её разрешения. В свою очередь на каждую типовую следственную ситуацию есть свой оптимальный алгоритм действий.

Ситуационный подход позволяет диагностировать конкретную ситуацию, выдвинуть следственные версии и планировать производство следственных действий.

Исходя из анализа материалов уголовных дел<sup>2</sup>, наиболее распространенными исходными типовыми следственными ситуациями первоначального этапа рассматриваемой категории преступлений являются следующие:

**Ситуация 1.** На месте происшествия находятся все участники произошедшего события, транспортные средства, очевидцы. Обстановка на месте ДТП не изменена.

Данная ситуация характерна и для других видов дорожно-транспортных преступлений, но при совершении ДТП с участием большегрузных автомобилей, она будет иметь некоторые отличия. Вред, причиняемый

---

деятельности по расследованию преступлений// Ситуационный подход в юридической науке и правоприменительной деятельности / Под ред. профессора Т.С. Волчецкой. – Калининград: БФУ им. И. Канта, 2012. С. 35.

<sup>1</sup> Мешков В.М. К проблеме использования ситуационного подхода в юридической науке и правоприменительной деятельности//Ситуационный подход в юридической науке и правоприменительной деятельности: Материалы Международной научно-практической конференции «Актуальные проблемы использования ситуационного подхода в юридической науке и правоприменительной деятельности», посвященной 10-летию научной школы криминалистической ситуалогии / Под ред. профессора Т.С. Волчецкой. – Калининград: БФУ им. И. Канта, 2012. С.59.

<sup>2</sup>Изучено 207 архивных уголовных дел по статьям 264, 264.1, 266 УК РФ по Калининградской, Ростовской, Иркутской областям, Алтайскому краю.

авариями с участием большегрузных автомобилей, значительно выше тех последствий, которые наносятся в результате дорожно-транспортных происшествий с участием легковых автомобилей. Количество участников аварии, в том числе жертв, превышает среднестатистические показатели<sup>1</sup>. На месте происшествия остаются многочисленные следы, так как происходит повреждение транспортных средств, грузов, дорожных сооружений и т.п.

**Типовые следственные версии** в названной наиболее распространенной ситуации могут быть следующие:

А. Происшествие возникло в результате нарушения правил дорожного движения водителем;

Б. Происшествие возникло в результате грубого нарушения правил дорожного движения пешеходом;

В. Происшествие возникло в результате выпуска в эксплуатацию заведомо технически неисправного грузовика лицом, ответственным за безопасную работу транспортных средств;

Г. Происшествие возникло в результате непреодолимой силы природы, а также случайного стечения обстоятельств, не охватываемых предвидением участников ДТП;

Д. Водителю стало плохо за рулем вследствие резкого ухудшения здоровья (инфаркт, инсульт, приступ эпилепсии и т.п.).

Е. Самоубийство пострадавшего с помощью транспортного средства.

**Ситуация 2.** Водитель большегрузного автомобиля совершил наезд на пешехода (велосипедиста) и скрылся, оставив на месте происшествия пострадавшего<sup>2</sup>.

Приведем несколько примеров, иллюстрирующих названную ситуацию:

*11 октября 2016 года в ночное время на 1506 километре трассы Самара-Уфа-Челябинск в Иглинском районе Башкирии водитель грузовика сбил насмерть пешехода и скрылся с места происшествия.*

*13 июня 2012 года в 11:00 в поселке Товарковский Богородицкого района*

<sup>1</sup> На каждого водителя грузовика приходится в среднем четверо погибших.

<sup>2</sup> В соответствии с п.2.6 Правил дорожного движения водитель обязан принять меры для оказания первой помощи пострадавшим.

*Тульской области погиб велосипедист под колесами встречного грузовика, который скрылся с места происшествия. 28-летний мужчина скончался в 50-ти метрах от дома, отправившись за покупкой в ближайший магазин.*

*18 июля 2014 года в 18:00 в Невинномысске Ставропольского края на повороте с улицы Гагарина в переулок Больничный водитель грузового автомобиля КАМАЗ сбил мужчину 50 лет, ехавшего на велосипеде, и скрылся с места происшествия. Велосипедист скончался.*

Согласно исследованиям, проведенным Е.В. Зубенко, нахождение пешеходов на дороге в населенном пункте, как правило, связано с местом их проживания или работы. Увеличение количества пешеходов в утренние и вечерние часы на дорогах приводит к росту дорожно-транспортных происшествий. В темное время суток автомобильный поток снижается, но ухудшается видимость и обзорность с водительского места, что также приводит к совершению ДТП и одновременно к возможности скрыться водителю<sup>1</sup>.

**Типовыми следственными версиями** в данной ситуации являются:

А. Водитель испугался произошедшего ДТП, он решил, что пострадавший погиб, так как удар большегрузного автомобиля о тело был очень сильным и поэтому уехал с места ДТП.

Б. Водитель большегрузного автомобиля не заметил пешехода (велосипедиста), поэтому продолжил движение по дороге.

Такая версия специфична именно для ДТП с участием большегрузных автомобилей. В настоящее время более 60% большегрузных автомобилей не укомплектованы зеркалами переднего обзора и пешеход (велосипедист) попадают в «слепую зону» грузовика, т.е. водитель их не видит. В соответствии с проведенным исследованием около 30 % погибших названной категории появляется из-за отсутствия на автопоездах и грузовых автомобилях данного зеркала.

---

<sup>1</sup> Зубенко Е.В. Методика расследования дорожно-транспортных преступлений, сопряженных с оставлением потерпевших в опасности: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Владивосток: Дальневосточный федеральный университет, 2012. С. 16-17.

В. Водитель большегрузного автомобиля опаздывал доставить груз в пункт назначения и полагал, что помощь пострадавшему окажут очевидцы ДТП<sup>1</sup>.

Г. Водитель большегрузного автомобиля находился в состоянии опьянения (алкогольного или наркотического), поэтому скрылся с места ДТП.

Д. Водитель решил, что наехал на какое-то препятствие или переехал что-либо, к примеру, упавшую ветку, и поехал дальше, подумав, что ничего серьезного не случилось, и только впоследствии, осмотрев транспортное средство, догадался о произошедшем ДТП.

Е. Водитель опасался, что очевидцы устроят в отношении него самосуд за совершенное ДТП, поэтому не остановился.

Ж. Водитель не остановился, так как находился за рулем угнанного грузовика.

**Ситуация 3.** Водитель грузовика скрылся, оставив на месте происшествия грузовик и пострадавшего.

*Так, вечером 17 февраля 2013 года в Пошехонском районе Ярославской области грузовик МАН с полуприцепом выехал на полосу встречного движения и в результате столкновения раздавил встречный легковой автомобиль, от которого осталась гряда искореженного металла. 25-летний водитель скончался на месте аварии. Виновник ДТП, 30-летний дальнбойщик из Саратовской области, сбежал с места происшествия.*

Попробуем перечислить **типовые версии** в данной ситуации:

А. Водитель испугался произошедшего ДТП и сбежал с места аварии.

Б. Водитель находился в состоянии опьянения (алкогольного или наркотического), поэтому скрылся с места ДТП.

В. Водитель уснул за рулем, поэтому проснувшись после аварии, покинул место происшествия.

Названная версия наиболее характерна для ДТП с участием большегрузных автомобилей, так как не редки случаи, когда водители

---

<sup>1</sup>В соответствии с п. 4 ст. 31 Федерального закона от 21 ноября 2011 г. № 323-ФЗ «Об основах охраны здоровья граждан в РФ» водители транспортных средств и другие лица вправе оказывать первую помощь при наличии соответствующей подготовки и (или) навыков // СПС «КонсультантПлюс».

грузовиков находятся в состоянии переутомления, ведь приходится выполнять функции экспедитора по разгрузке и загрузке товара, оформлять документы, длительное время находится за рулем без отдыха, чтобы успеть доставить груз вовремя.

*29 мая 2016 года в 22:35 грузовик DAF, перевозивший компьютерную технику, двигаясь из г. Москвы в подмосковную Сходню, на Новосходненском шоссе выехал на встречную полосу и протаранил пять легковых автомобилей. В результате водитель Volkswagen погиб, еще девять человек были госпитализированы. От пункта отправления до места трагедии водитель грузовика проехал 650 километров, вследствие чего уснул за рулем, что и стало причиной аварии. Проснувшись после столкновения, 24-летний водитель из Псковской области покинул место происшествия<sup>1</sup>.*

По мнению опрошенных руководителей транспортных предприятий, причиной ДТП по вине водителя грузовика в 40% случаев является усталость, переработка (См. Приложение № 1).

**Ситуация 4.** Инсценировка дорожно-транспортного происшествия с участием большегрузного автомобиля с целью сокрытия другого тяжкого преступления.

**Типовые версии:**

А. Умышленное убийство с использованием транспортного средства в качестве орудия убийства.

Б. Наезд большегрузного автомобиля на группу пешеходов в общественном месте с целью совершения террористического акта<sup>2</sup>.

Вот три инцидента с участием грузовиков, которые были квалифицированы как террористические акты.

*19 декабря 2016 года в 20:00 при наезде грузовика на посетителей рождественской ярмарки в г. Берлине погибли 12 человек, 48 получили ранения разной степени тяжести. Водителем грузового автомобиля оказался беженец из Пакистана.<sup>3</sup>*

<sup>1</sup> Фура пошла на таран [Электронный ресурс]. URL: <https://rg.ru/2016/05/30/reg-cfo/dtp-na-severe-moskvy-napomnilo-o-problemah-novoshodnenskogo-shosse.html> (дата обращения 02.04.2018).

<sup>2</sup> Попов Е.А. Типовые ситуации, складывающиеся на первоначальном этапе расследования ДТП с участием большегрузных автомобилей // Ситуационный подход в юридической науке и практике. Материалы Международной научно-практической конференции, посвященной 15-летию научной школы криминалистической ситуалогии БФУ им. И.Канта / под ред. Т.С. Волчецкой. – Калининград: БФУ им. И. Канта, 2017. С. 198-202.

<sup>3</sup> Трагедия на рождественской ярмарке в Берлине [Электронный ресурс]. URL: <http://www.interfax.ru/world/542166> (дата обращения 02.04.2018).

8 января 2017 года в Иерусалиме в районе Тальпиот, неподалёку от популярной у туристов прогулочной площадки Армон ха-Нацив 4 человека погибли, 15 получили ранения разной степени тяжести в результате наезда грузовика на людей. За рулем грузовика был палестинец.<sup>1</sup>

В ночь на 15 июля 2016 года на Английской набережной в Ницце грузовик на большой скорости проехал два километра по зигзагообразной траектории сквозь плотную толпу местных жителей и туристов, которые смотрели праздничный фейерверк. Погибли 84 человека, в том числе дети. Преступником оказался местный 31-летний житель с двойным гражданством Мохамед Лахуайедж Бухлель, который работал водителем-экспедитором, он был сторонником радикального исламизма. 19-тонный грузовик Бухлель взял напрокат за два дня до теракта.<sup>2</sup>

Следователю нужно учитывать, что рассматриваемые ситуации динамичны и могут усложняться. К примеру, вполне возможна ситуация противодействия расследованию со стороны водителя большегрузного автомобиля и (или) собственника грузовика, когда ещё до обнаружения признаков дорожно-транспортного преступления может быть изменена обстановка на месте происшествия, оказано воздействие на очевидцев аварии, потерпевшего и (или) его родственников. При этом водитель и его работодатель вырабатывают единую линию поведения<sup>3</sup>.

Как отмечал В.Н. Карагодин, противодействие предварительному расследованию может начаться на стадии возбуждения уголовного дела, продолжаться на стадии предварительного расследования и в суде, где оно перерастает в противодействие правосудию, которое имеет еще более широкие цели и задачи<sup>4</sup>.

На наш взгляд, проблемам нейтрализации противодействия расследованию по делам о дорожно-транспортных преступлениях уделяется недостаточно внимания<sup>5</sup>. А изучение методов и способов противодействия

---

<sup>1</sup> Теракт в Иерусалиме: грузовик въехал в пешеходов [Электронный ресурс]. URL: <http://www.interfax.ru/world/542166> (дата обращения 02.04.2018).

<sup>2</sup> Теракт в Ницце: десятки убитых [Электронный ресурс]. URL: <http://www.mk.ru/incident/2016/07/15/terakt-v-nicce-desyatki-ubitykh-onlayntranslyaciya.html> (дата обращения 02.04.2018).

<sup>3</sup> Попов Е.А. Особенности противодействия дорожно-транспортным происшествиям, совершенным водителями грузовых автомобилей // Устойчивость и прогрессивное развитие правовых систем в контексте интеграционных процессов. Материалы XIX международной научно-практической конференции. Гродно: Гродненский госуниверситет им. Я. Купалы, 2017. С. 426-428.

<sup>4</sup> Карагодин В.Н. Преодоление противодействия предварительному расследованию. Свердловск, 1992. С. 13–14.

<sup>5</sup> См., например: Бибиков А.А. Противодействие расследованию преступлений, связанных с нарушением

расследованию ДТП с участием большегрузных автомобилей в настоящее время отсутствуют.

Так, С. М. Ремизов выделяет следующие приемы противодействия по делам о дорожно-транспортных преступлениях:

- уезд или уход водителя с места ДТП;
- внесение изменений в обстановку места ДТП;
- осуществление с транспортным средством действий, направленных на внесение в материальные носители дополнительной информации или полную её подмену;
- оказание влияния на сотрудников экспертных учреждений;
- затягивание сроков расследования;
- использование связей с представителями правоохранительных органов, позволяющих оказывать определенное влияние на процесс предварительного расследования;
- оказание воздействия на участников процесса<sup>1</sup>.

Безусловно, криминальная инсценировка осуществляется для введения следствия в заблуждение. Следует согласиться с В.М. Шевченко, который рассматривает ее "как вид маскировочных (ложных, притворных) действий преступника, основной целью которых является оказание психологического, замаскированного воздействия на сознание и поведение лиц, вовлеченных в ситуацию инсценировки (сотрудников полиции), путем создания у последних неадекватного (мысленного) образа деятельности (преступления) и личности виновного, обеспечивающего инсценировщику чувство психологической защищенности и ухода от юридической ответственности за подготовку, совершение и сокрытие преступления"<sup>2</sup>.

---

правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, и криминалистические методы его преодоления: дис... канд. юрид. наук. Тула: Тульский госуниверситет, 2005; Ремизов С.М. Противодействие расследованию ДТП и криминалистические методы его преодоления: дис. ...канд. юрид. наук. М.: Московский университет МВД России, 2007.

<sup>1</sup> Ремизов С.М. Противодействие расследованию ДТП и криминалистические методы его преодоления: дис. ...канд. юрид. наук. М.: Московский университет МВД России, 2007. С. 13.

<sup>2</sup> Шевченко В.М. Психология преступной инсценировки: Монография. Ростов-на-Дону: Ростовский юридический институт МВД России, 2000. С. 19.

Немаловажную роль играют и погодные условия (дождь, ветер, снег, град, туман), которые затрудняют процесс расследования, так как меняется обстановка совершения ДТП, что также нужно учитывать следователю. Так, например, в условиях проливного дождя образуется слякоть, видимость становится значительно ниже, что неблагоприятно влияет на обнаружение вещественных доказательств и затрудняет фиксирование следов ДТП.

Конечно, **первая ситуация** является самой распространенной, когда и водитель, и транспортные средства и очевидцы находятся на месте ДТП. Основной задачей является установление всех обстоятельств дорожно-транспортного происшествия и виновности конкретных участников.

Наиболее характерными для этой ситуации являются такие следственные действия, как осмотр места происшествия, осмотр транспортного(ых) средства, осмотр трупа(ов); опросы очевидцев ДТП; освидетельствование водителя на состояние опьянения<sup>1</sup>; опрос водителя; опрос пострадавшего(их) в стационаре лечебного учреждения; назначение судебно-медицинской и других видов экспертиз, например, транспортно-трасологической, автотехнической, криминалистической экспертизы видеозаписей<sup>2</sup>. Проведенный опрос следователей показал, что 95% потерпевших опрашиваются в лечебных учреждениях, куда они доставляются машинами скорой помощи или свидетелей.

Для **второй и третьей ситуации** главное значение приобретает розыск скрывшегося водителя и (или) транспортного средства. Необходимо собрать такие данные, как тип, марка, номерной знак транспортного средства, его приметы; направление в котором оно скрылось и скорость его движения; приметы скрывшегося водителя; двигался ли встречный или попутный

---

<sup>1</sup> Постановление Правительства РФ от 26.06.2008 N 475 (в ред. от 10.09.2016) "Об утверждении Правил освидетельствования лица, которое управляет транспортным средством, на состояние алкогольного опьянения и оформления его результатов, направления указанного лица на медицинское освидетельствование на состояние опьянения, медицинского освидетельствования этого лица на состояние опьянения и оформления его результатов и правил определения наличия наркотических средств или психотропных веществ в организме человека при проведении медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством" // СПС «КонсультантПлюс».

<sup>2</sup> Приказ МВД РФ от 29 июня 2005 N 511 "Вопросы организации производства судебных экспертиз в экспертно-криминалистических подразделениях органов внутренних дел РФ"//СПС «КонсультантПлюс».



транспорт и какой именно. Следует организовать преследование по горячим следам. Важно наладить взаимодействие, стимулировать проведение оперативно-розыскных мероприятий. Прежде всего, происходит немедленное информирование подразделений ГИБДД и соседних территориальных органов полиции о ДТП. Перекрываются пути движения скрывшегося транспортного средства, объявляется план "Перехват"<sup>1</sup>, опрашиваются очевидцы по направлению предполагаемого следования, производится, например, осмотр гаражей, заправок, автостоянок и других мест с целью обнаружения транспортного средства в районах, через которые пролегал путь движения скрывшегося транспортного средства. Наряду с этим проверяются имеющиеся данные по картотеке учета транспортных средств. Важную роль в розыске играют материальные следы, которые могут быть найдены на месте происшествия. Например, в кабине водителя могут быть обнаружены документы и предметы, позволяющие установить личность скрывшегося водителя. Весьма ценную информацию можно получить и при изучении характера груза<sup>2</sup>, перевозимого большегрузным автомобилем, причастного к совершению дорожно-транспортного происшествия. Рассматривая информацию о грузе, можно предположительно установить, где он был получен и куда направлялся, что даст возможность установить само транспортное средство, и поможет выяснить его местонахождение после совершения дорожно-транспортного происшествия. Возможно привлечение средств массовой информации в ходе розыска водителя, транспортного средства, очевидцев, а также нельзя пренебрегать помощью общественности. Собственно сложившаяся ситуация уже содержит некоторые данные, выявление и анализ которых может указать пути её разрешения. Но наибольшее значение принадлежит оперативно-розыскным мероприятиям по поиску и обнаружению скрывшегося водителя и (или) грузовика.

---

<sup>1</sup>Приказ МВД РФ от 17.02.1994 N 58 (ред. от 12.09.2000) "О мерах по усилению борьбы с преступными посягательствами на автотранспортные средства" (вместе с "Инструкцией по розыску автотранспортных средств") // СПС «КонсультантПлюс».

<sup>2</sup> Постановление Правительства РФ от 15.04.2011 N 272 (в ред. от 22.12.2016) "Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом" // СПС «КонсультантПлюс».

Нельзя не отметить роль граждан, благодаря бдительности которых удается раскрывать дорожно-транспортные преступления и разыскивать преступников.

*28 июня 2012 года в 10 ч 30 мин в дежурную часть из ОМВД России по Истринскому району поступила информация о наезде на пешехода на 55 км + 550 м а/д "Москва-Волоколамск" г. Истра. Неустановленная автомашина, двигаясь в сторону г. Волоколамск, совершила наезд на пешехода, местного жителя 1956 г.р., находящегося на проезжей части дороги, вне зоны пешеходного перехода. Пешеход с травмами был госпитализирован. Водитель на автомашине с места ДТП скрылся. При просмотре камер наружного наблюдения, установленных на Волоколамском шоссе, установлено, что к ДТП причастен седельный тягач, предположительно Рено Магнум (кабина белого цвета с полуприцепом желтого цвета, серый тент). Из-за характерной надписи на кабине "Savel" и благодаря бдительности граждан в группу розыска 11 батальона ДПС 19 июля около 9:00 обратился местный житель, который сообщил, что автомашина с такими же приметами проследовала по а/д "Москва-Волоколамск" в сторону области. Незамедлительно отреагировав на поступившее сообщение, наряд ДПС и группа розыска задержали данную автомашину и водителя<sup>1</sup>.*

Чаще всего в описываемых ситуациях возникает потребность производства комплексных экспертиз для решения взаимообусловленных вопросов<sup>2</sup>. К ним, прежде всего, относятся медицинская и автотехническая; автотехническая и трасологическая; автотехническая и экспертиза видеозаписей с камер наружного наблюдения и видеорегистраторов. 65 % опрошенных экспертов указали на необходимость проведения комиссионной и комплексной экспертиз по рассматриваемой категории уголовных дел (См. Приложение № 4).

Так, например, судебный медик определяет условия возникновения травм, автотехник и трасолог – механизм образования повреждений частей транспортного средства, которыми была причинена травма или на которых возникли следы контакта с телом человека. Раздельное исследование травмы

---

<sup>1</sup>Водитель фуры, сбивший пешехода в Истре, задержан [Электронный ресурс]. URL: <http://истра.пф/новости/proisshestviya/voditel-fury-sbivshiy-peshchoda-v-istre-zaderzhan> (дата обращения 02.04.2018).

<sup>2</sup>См., например: Инструкция об организации производства комплексных медико-криминалистических и медико-автотехнических экспертиз в судебно-экспертных учреждениях Минюста СССР и Минздрава СССР от 02.02.1982.

и деформаций транспортного средства не может дать такого положительного результата, который обеспечивается комплексным исследованием<sup>1</sup>.

Вне всяких сомнений, следователь должен учитывать современные возможности судебной экспертизы в ходе расследования рассматриваемой категории уголовных дел.<sup>2</sup> Опрос следователей показал, что чаще всего по рассматриваемой категории уголовных дел ими назначаются транспортно-трасологическая, судебно-медицинская, автотехническая и автодорожная экспертизы (См. Приложение № 3).

**Четвертая ситуация** является наиболее сложной. После незамедлительного осмотра места происшествия, осмотра транспортного средства, осмотра трупов; розыска скрывшегося водителя; опроса очевидцев ДТП и пострадавших; назначения ряда традиционных для дорожно-транспортных преступлений экспертиз<sup>3</sup>, следователю нужно акцентировать внимание на проведении следственного эксперимента и проверки показаний на месте, а также назначении пожарно-технической и взрывотехнической экспертиз, так как автокатастрофы с тяжкими последствиями сопровождаются взрывами, пожарами и т.п.<sup>4</sup>

Помимо типовых исходных следственных ситуаций следователю также нужно знать нетипичные дорожно-транспортные преступления с участием большегрузных автомобилей. Так, иногда расположение транспортных средств на проезжей части после ДТП может иметь самый непредсказуемый характер, а механические повреждения – «невообразимый» вид.

Пожалуй, одним из неординарных случаев, можно считать гибель сотрудника ГИБДД, находящегося при исполнении служебных обязанностей, при совершении дорожно-транспортного происшествия водителем грузовика.

---

<sup>1</sup> Транспортно-трасологическая экспертиза по делам о дорожно-транспортных происшествиях. Часть 2. Методическое пособие для экспертов, следователей и судей/Отв. ред. Ю.Г. Корухов. – М.: Библиотека эксперта, 2006. С. 76.

<sup>2</sup> См.: Чава И.И., Попов Е.А. Транспортно-трасологическая экспертиза. Учебно-методическое пособие. - М.: Судэкс, 2017. – 224 с.

<sup>3</sup> См., например: Приказ № 346н от 12.05.2010 Минздравсоцразвития РФ «Об утверждении Порядка организации и производства судебно-медицинских экспертиз в государственных судебно-экспертных учреждениях РФ» // СПС «КонсультантПлюс».

<sup>4</sup> Попов Е.А. Основные направления и возможности ситуационного подхода в расследовании ДТП // Вестник Удмуртского университета. Серия Экономика и право. 2015. Т. 25. № 6. С.108-115.

*01 февраля 2017 года при исполнении служебных обязанностей погиб старший оперуполномоченный управления уголовного розыска УМВД России по Калининградской области, 37-летний майор полиции Юрий Юрьев, который находился на месте возгорания автомобиля в Гурьевском районе в составе следственно-оперативной группы. В 04:05 утра на участке Северного обхода в районе посёлка Большое Исаково в припаркованный служебный автомобиль полиции въехал грузовик, водитель которого отвлёкся от управления. Полицейский в момент столкновения стоял рядом с машиной и скончался на месте происшествия. В салоне полицейского автомобиля находилась служебная собака, она не пострадала<sup>1</sup>.*

Суворов Ю.Б. и Чава И.И. под нестандартными (нетипичными) понимают такие ситуации, формализация которых четко не проведена ни в Правилах дорожного движения, ни в специальной литературе, а действия участвовавших в них водителей однозначно не регламентированы в ПДД либо совсем не поддаются регламентации<sup>2</sup>.

Очевидно, что в связи с наличием множества разнообразных неординарных ситуаций в следственной практике возникает необходимость в использовании ситуационного подхода в расследовании дорожно-транспортных происшествий с участием большегрузных автомобилей, который помогает следователю провести мысленную реконструкцию элементов расследуемого преступления<sup>3</sup>, а затем и “воссоздать” в своём сознании механизм расследуемого события в целом.

---

<sup>1</sup> Пресс-служба УМВД России по Калининградской области [Электронный ресурс]. URL: <https://39.mvd.ru/news/item/9374296/> (дата обращения 03.04.2018).

<sup>2</sup> Суворов Ю.Б., Чава И.И. Судебная дорожно-транспортная экспертиза. Научно-практическое пособие для экспертов, следователей и судей. – М.: Институт повышения квалификации РФЦСЭ, 2007. С. 4.

<sup>3</sup> Чава И.И., Попов Е.А. Транспортно-трасологическая экспертиза. Учебно-методическое пособие. - М.: Судэкс, 2017. – С. 37-42.

## **2.2. Тактические особенности отдельных следственных действий при расследовании ДТП, совершенных с участием большегрузных автомобилей**

### **Тактика осмотра места происшествия и транспортного средства**

Дорожно-транспортное происшествие с участием большегрузного автомобиля является результатом различных обстоятельств как объективного, так и субъективного характера. Здесь нельзя не учитывать ситуационную природу происходящего. По мнению Л.Я. Драпкина ситуационная концепция позволяет построить наиболее адекватную модель реальной ситуации, сложившейся по уголовному делу, что даёт возможность верного прогнозирования следственной и оперативно-розыскной деятельности, значительного опережения действий конфликтующего субъекта, своевременной концентрации сил и средств на наиболее важном направлении<sup>1</sup>.

Возможности ситуационного подхода проявляются как в организации, так и в проведении отдельных следственных действий в ходе расследования ДТП с участием большегрузных автомобилей. Ситуационный подход весьма эффективен на всех этапах производства следственного действия, начиная с принятия решения о необходимости его проведения, постановки его цели и задач, подготовки к его производству, в процессе следственного действия и до фиксации его результатов<sup>2</sup>.

Так, при подготовке следственных действий применяется ситуационное перспективное моделирование: следователь заранее моделирует возможные следственные ситуации, которые могут разворачиваться в ходе следственного действия и продумывает возможные меры, способы и средства

---

<sup>1</sup>Драпкин Л.Я. Ситуационный подход в криминалистике: теоретические и практические аспекты//Развитие ситуационного подхода в криминалистике: вопросы теории и практики. Материалы всероссийской научно-практической конференции. – Екатеринбург, 2015. С. 17.

<sup>2</sup>Волчецкая Т.С. Современные проблемы моделирования в криминалистике и следственной практике. – Калининград, 1997. С. 52.

для разрешения каждой из практически возможных ситуаций, что позволяет ему быть во «всеоружии»<sup>1</sup>.

Очевидно, что нужна специализация следователя на расследовании изучаемой категории уголовных дел, у него должен быть накоплен определённый опыт расследования ДТП, более высокий уровень знаний, чтобы ориентироваться в обстоятельствах ДТП. Он должен знать особенности работы водителей-экспедиторов<sup>2</sup> и технические требования, предъявляемые к эксплуатации большегрузных автомобилей и автопоездов<sup>3</sup>; должен иметь психологическую устойчивость, обладать лидерскими качествами для организации хода расследования и руководства следственно-оперативной группой, владеть навыками взаимодействия с представителями различных служб и ведомств, средствами массовой информации. Вне всяких сомнений, недопустимо расследование рассматриваемой категории уголовных дел начинающим следователем и (или) с участием неопытных специалистов.

В ходе проведенного опроса следователи указали, что осмотр места происшествия и осмотр грузового транспортного средства требуют наиболее тщательной подготовки. Однако, письменный план проведения следственного действия составляют только 32 % следователей (См. Приложение № 3).

Изучением проблем тактики осмотра места происшествия занимались такие ведущие ученые-криминалисты, как Р.С. Белкин, А.Н. Васильев, В.П. Колмаков, А.Р. Ратинов, Н.Г. Шурухнов, М.П. Шаламов, С.Н. Чурилов, И.М. Якимов, Н.П. Яблоков и др. Несмотря на весьма значительное внимание, которое уделялось данному следственному действию, малоизученным остается вопрос о применении ситуационного подхода в тактике проведения осмотра места происшествия. Есть лишь отдельные исследования по

---

<sup>1</sup> Попов Е.А. Основные направления и возможности ситуационного подхода в расследовании ДТП//Вестник Удмуртского университета. Экономика и право. 2015. Т. 25. Выпуск 6. С. 111.

<sup>2</sup> Например, соблюдение режима труда и отдыха водителями; прохождение предрейсовых технических и медицинских осмотров, наличие разрешительной документации на груз и др.

<sup>3</sup> Большегрузные автомобили по своим конструктивным особенностям отличаются от других транспортных средств.

рассмотрению ситуационного подхода в ходе осмотра места происшествия в труднодоступной местности<sup>1</sup>, в условиях чрезвычайной ситуации<sup>2</sup>, при наезде на пешехода<sup>3</sup>.

Как показал опрос, из-за отсутствия практических пособий по расследованию дорожно-транспортных преступлений с участием большегрузных автомобилей следователи в большинстве своем имеют недостаточный уровень подготовки по изучаемой категории уголовных дел и указывают на трудности организационного, методического, тактического характера, возникающие у них в ходе расследования, что подтверждается также исследованиями, проведенными В.И. Тарасовой<sup>4</sup> (См. Приложение № 3).

Как отмечает Л.Б. Сыромля, осмотры мест происшествий по фактам совершения дорожно-транспортных преступлений нередко проводятся не на высоком профессиональном уровне, что в свою очередь затрудняет их раскрытие и расследование. Основные причины – недостаточная разработанность как тактики использования специальных знаний в ходе осмотра мест ДТП, так и современных методических рекомендаций по работе с материальными следами<sup>5</sup>.

Безусловно, для повышения эффективности осмотра места дорожно-транспортного преступления с участием большегрузных автомобилей он должен проводиться силами постоянно действующей следственно-оперативной группы, в состав которой должны быть включены следователь,

---

<sup>1</sup> Меретуков Г.М., Липка Е.С. Уголовно-процессуальные аспекты и ситуационные подходы осмотра места происшествия в труднодоступной местности // Ситуационный подход в юридической науке и правоприменительной деятельности: материалы Международной научно-практической конференции. – Калининград, 2012. – С. 330-335.

<sup>2</sup> Феофанова Ю.В. Особенности тактики производства осмотра места происшествия в условиях чрезвычайной ситуации // Российский следователь. 2009. № 5. С.41-44.

<sup>3</sup> Владимиров С.В., Владимирова О.А. Расследование наезда транспортного средства на пешехода: монография. – М.: Юрлитинформ, 2013. С. 90.

<sup>4</sup> Тарасова В.И. Криминалистические аспекты расследования нарушений правил дорожного движения и эксплуатации маршрутных транспортных средств // IV Балтийский юридический форум «Закон и правопорядок в третьем тысячелетии». Материалы международной научно-практической конференции/под ред. С.В. Векленко. – Калининград: Калининградский филиал Санкт-Петербургского университета МВД РФ, 2016. С. 177-179.

<sup>5</sup> Сыромля Л.Б. Предварительное исследование материальных следов на месте дорожно-транспортного происшествия. Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Хабаровск, 2017. С. 4.

специалист-криминалист, сотрудник ОБЭП, сотрудники ГИБДД, участковый уполномоченный полиции, эксперт-автомеханик, судебно-медицинский эксперт, инспектор по розыску ГИБДД, сотрудник уголовного розыска<sup>1</sup>. Такое количество участников в составе СОГ вполне обосновано в связи с тем, что необходимо выполнить значительный объем работы, провести неотложные следственные действия и розыскные мероприятия, установить личность виновного по «горячим следам» в максимально короткий срок. Конечно, особая роль принадлежит руководителю СОГ, который чётко распределяет обязанности между её участниками, организует и координирует их работу, принимает процессуальные решения и несет персональную ответственность за результаты деятельности СОГ. Однако, на практике встречаются случаи неэффективного руководства. Так, например, не всегда следователь знает, какую помощь может оказать тот или иной специалист, поэтому неправильно формулирует для них задачи или привлекает недостаточное количество специалистов.

Если в общих чертах, то при осмотре места дорожно-транспортного преступления каждый специалист может помочь следователю собрать криминалистически значимую информацию для расследования, а также данные, которые понадобятся для назначения различных экспертиз. Прежде всего, здесь нужно подчеркнуть роль специалиста-автотехника, криминалиста и трасолога. При участии названных специалистов в следственных осмотрах допускается значительно меньшее количество ошибок.

Совершенно верно, Т.В. Демидова в своем исследовании акцентирует внимание на значении специалиста-трасолога. Специалист-трасолог, прибегнув к изучению сохранившихся следов и установив на этой основе их связь с другими следами и объектами, имеющими отношение к расследуемому событию, в необходимых случаях может оказать помощь в

---

<sup>1</sup> К сожалению, на практике СОГ прибывает на место ДТП с участием большегрузного автомобиля в неполном составе.



мысленной реконструкции происшедшего, что облегчает обнаружение новых следов. Совместное построение версий оказывает существенную помощь следователю в правильном восприятии обстановки, обстоятельств места происшествия, следов на автотранспортных средствах. Кроме того, специалист-трассолог может определить, какие именно изменения обстановки места происшествия привели к искажениям в обнаруженных следах<sup>1</sup>.

Л.А. Иванов описывает помощь специалиста-автотехника, которая заключается в замерах дорожного участка с отдельными элементами, имеющихся разметок, следов торможения, отрезков дороги, отражающих длину радиуса её поворота и т.д.; в использовании для проверки транспортных средств диагностической аппаратуры, определении технического состояния частей, деталей, узлов; в даче рекомендаций об использовании при описании транспортных средств правильной технической терминологии; в вычерчивании, по просьбе следователя, планов, схем; в даче консультаций по вопросам погрузки и транспортировки разрушенных транспортных средств или их буксировки и т.д. В отдельных случаях помощь этого специалиста может потребоваться и при осмотре трупа, в частности – для более квалифицированной оценки следов транспортных средств, обнаруженных на одежде потерпевшего<sup>2</sup>.

Автотехник гораздо быстрее и качественнее следователя может провести осмотр технического состояния автотранспортного средства, а также обеспечить правильную буксировку с места ДТП поврежденного транспортного средства<sup>3</sup>, собрать необходимый материал для последующего назначения экспертизы. Более того, на основе предварительного исследования материальных следов в полевых условиях специалист-автотехник может выдвинуть собственную версию произошедшего.

Что касается специалиста-криминалиста, то при осмотре места ДТП с

---

<sup>1</sup> Демидова Т.В. Взаимодействие следователя с сотрудниками экспертно-криминалистических подразделений при расследовании дорожно-транспортных преступлений. – М.: Юрлитинформ, 2010. С. 67.

<sup>2</sup> Иванов Л.А. Следственный осмотр при расследовании транспортных происшествий. - Саратов: Саратовский государственный университет, 1993. С. 59.

<sup>3</sup> Эвакуация транспортного средства с места ДТП может происходить с помощью трейлера с подъемником или автокрана.

участием большегрузного автомобиля, он может произвести фото- и видеосъемку, оказать помощь в обнаружении, изъятии, предварительном исследовании, сохранении и упаковке следов транспортных средств. Дает рекомендации следователю по режиму хранения следов. Содействует правильному отражению в протоколе осмотра полученной криминалистической информации, а также данных о применении криминалистических средств и методов. Его помощь нужна и при осмотре грузовика для обнаружения оставшихся на нем следов ДТП, а также при осмотре трупа.

Специалист-криминалист при осмотре трупа на месте ДТП может оказать помощь в фиксации позы и положения трупа, а также в выявлении повреждений и следов на теле, сопоставлении их со следами и повреждениями на транспортном средстве и на предметах окружающей обстановки<sup>1</sup>.

Сыромля Л.Б. выделяет следующие виды помощи, оказываемой специалистом-криминалистом: консультативная, справочная, организационно-методическая, в том числе демонстрация и предоставление в пользование различного рода информационно-аналитических баз данных, автоматизированных информационно-поисковых систем, установленных на ноутбуке<sup>2</sup>.

Кроме того, по результатам следственных осмотров специалист-криминалист участвует в разработке рабочих версий совершенного преступления.

*По наиболее резонансным и крупным автокатастрофам с тяжкими последствиями к расследованию привлекаются самые опытные криминалисты из Главного управления криминалистики Следственного комитета России, как это было, например, в ходе расследования крупного ДТП в Югре, когда погибли 11 детей-гимнастов в возрасте от 10 до 16 лет и тренер.*

Следует отметить, что при отсутствии специалистов на месте осмотра

---

<sup>1</sup> Демидова Т.В. Взаимодействие следователя с сотрудниками экспертно-криминалистических подразделений при расследовании дорожно-транспортных преступлений. – М.: Юрлитинформ, 2010. С. 80.

<sup>2</sup> Сыромля Л.Б. Предварительное исследование материальных следов на месте дорожно-транспортного происшествия. Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Хабаровск, 2017. С. 15.

дорожно-транспортного преступления и осмотра транспортного средства следы могут быть зафиксированы неправильно, неполно описано техническое состояние транспортного средства, некачественно собраны материалы для направления на экспертизу.

При необходимости при осмотре места происшествия могут участвовать и другие специалисты, например, взрывотехник, химик, биолог, эксперт по безопасности дорожного движения и др. Так, например, специалист-химик может квалифицированно изъять соскобы лакокрасочного покрытия автомобиля для последующей экспертизы.

Следует отметить, что в результате опроса выяснилось, что все следователи нуждаются в консультациях разных специалистов в ходе расследования ДТП с участием большегрузных автомобилей (См. Приложение № 3).

По усмотрению следователя в соответствии с ч.1<sup>1</sup> ст. 170 УПК РФ в осмотре места происшествия могут принимать участие понятые. В таком случае их нужно привлекать заранее, ещё до выезда СОГ, так как вероятность выбора незаинтересованных понятых на месте ДТП весьма низкая. По решению следователя понятые могут быть заменены на технические средства фиксации следственного действия.

При наличии общественного резонанса (в том числе и в социальных сетях) и массовой гибели людей, что, как правило, сопровождает крупные ДТП с участием большегрузных автомобилей, на место дорожно-транспортного преступления прибывают официальные лица.

*Так, например, Председатель Следственного комитета РФ А. Бастрыкин прибыл в Ханты-Мансийск, чтобы лично осуществлять координацию расследования крупного ДТП<sup>1</sup>, произошедшего 4 декабря 2016 года в 16:00 на 926-м км федеральной автодороги Р404 Тюмень - Ханты-Мансийск, когда автобус Karosa с детьми-гимнастами из Нефтеюганска столкнулся с грузовиком-тягачом Volvo и двумя легковыми автомобилями в сложных метеоусловиях<sup>2</sup>. Кроме того, для выявления причин данной аварии*

<sup>1</sup> Председатель СК РФ А. Бастрыкин направляется в Ханты-Мансийск, чтобы скоординировать расследование ДТП с детской сборной [Электронный ресурс]. URL: <http://www.kaliningrad.kp.ru/daily/26615.7/3632510/> (дата обращения 03.04.2018).

<sup>2</sup> 28.02.2017 завершено расследование трех уголовных дел: в отношении водителя автобуса Марата

была направлена в ХМАО группа офицеров МВД России во главе с начальником ГУ ОБДД МВД России генерал-лейтенантом полиции В. Ниловым.

Также для координации работы медиков в Ханты-Мансийск вылетела Министр здравоохранения РФ В. Скворцова. Губернатор Ханты-Мансийского автономного округа Н. Комарова встретила с родителями погибших детей<sup>1</sup>. Полномочный представитель Президента РФ в Уральском федеральном округе Игорь Холманских посетил пострадавших в больнице и проверил оказание им медицинской помощи.

Как правило, на месте автокатастроф с тяжкими последствиями по распоряжению губернатора создается оперативный штаб регионального правительства, который решает важные организационные вопросы, а также осуществляет взаимодействие со средствами массовой информации.

Так, о лобовом столкновении пассажирского автобуса ЛиАЗ и грузовика КамАЗ-5410 с полуприцепом, груженого кирпичами, произошедшего 24 июня 2015 года в 17:35 по местному времени на 26-м км Сыроятского тракта Омской области на автодороге Омск—Нижняя Омка (16 человек погибло и 11 получили ранения различной степени тяжести) написали зарубежные средства массовой информации<sup>2</sup> (американские, мексиканские, доминиканские, венесуэльские, колумбийские и др).

С точки зрения ситуационного подхода можно сформулировать ряд рекомендаций по проведению осмотра места дорожно-транспортного преступления. Следователю нужно помнить, что от его подготовленности к осмотру места происшествия, качественного состава и технической оснащенности членов следственно-оперативной группы зависит правильность отражения результатов обнаружения, фиксации и изъятия вещественных доказательств. Необходимость незамедлительного выезда по рассматриваемой категории уголовных дел следственно-оперативной группы на место происшествия обуславливается тем, что на дороге трудно сохранить длительное время в неизменном виде место происшествия. Следственные

---

Зайнуллина и представителя перевозчика А. Сидорука по статье «Оказание услуг, не отвечающих требованиям безопасности жизни и здоровья потребителей, повлекшее по неосторожности смерть двух и более лиц» (ч. 3 ст. 238 УК РФ); в отношении директора МАЦ ДО «СДЮСШОР «Сибиряк» И. Тарасовой по статье «Халатность, повлекшая по неосторожности смерть двух и более лиц» (ч.3 ст.293 УК РФ); в отношении водителя грузовика Volvo Раиля Саитханова «Нарушение ПДД, повлекшее по неосторожности смерть двух и более лиц» (ч. 4 ст. 264 УК РФ).

<sup>1</sup> Комсомольская правда. Происшествия [Электронный ресурс]. URL: <http://www.ugra.kp.ru/daily/26615.5/3632512/> (дата обращения 03.04.2018).

<sup>2</sup> См., например: американские сайты KSL.com, Chron, 20 minutos (Испания), DiarioCambio (Мексика), NuestraTeleNoticias, W-Radio (Колумбия), EntornoInteligente (Венесуэла), ListinDiario (Доминикана).

осмотры по делам о дорожно-транспортных преступлениях с участием большегрузных автомобилей проводятся в условиях дефицита времени, в связи с тем, что необходимо восстанавливать движение транспорта. Так, например, при расследовании ДТП в Югре с 19.45 до 20.17 по местному времени, в период проведения следственных мероприятий, движение на аварийном участке было закрыто для всех видов транспорта. Затем сотрудниками ГИБДД было организовано реверсивное движение.

С проезжей части нужно быстро убрать трупы потерпевших и (или) животных, а также обломки разбитого транспорта, чтобы они не мешали нормальному движению. Нельзя оставлять на дороге грузовик, если в результате наезда или опрокидывания он занял проезжую часть, и нет возможности в данном месте организовать объезд места происшествия. Движущиеся по дороге автомобили могут повредить важные для расследования следы, которые восстановить уже не удастся. Наконец, следы на дороге особенно подвержены изменениям и порче под влиянием атмосферных явлений (дождь, снег, гололед, ветер и др.). Поэтому совершенно недопустимо, чтобы следственно-оперативная группа откладывала свое прибытие на место ДТП. Своевременное прибытие на место ДТП позволяет правильно зафиксировать обстановку ДТП в протоколе осмотра.

Следует отметить, что несвоевременностью осмотра может воспользоваться водитель, совершивший преступное нарушение правил дорожного движения, уничтожив следы аварии или повредив узлы грузовика для того, чтобы заявить о неожиданной поломке, а также оказать воздействие на потерпевших и очевидцев. В этом случае может возникнуть ситуация противодействия расследованию.

До появления следственно-оперативной группы на место дорожно-транспортного происшествия прибывают бригады скорой медицинской помощи, сотрудники Министерства РФ по делам гражданской обороны,

чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, оказывается первая помощь пострадавшим<sup>1</sup>.

*Так, в течение тридцати минут к месту дорожно-транспортного происшествия в Югре прибыло 10 экипажей «скорой помощи», две бригады спасателей, два расчета пожарных, два экипажа полиции<sup>2</sup>.*

Водители, участвующие в ДТП, направляются на медицинское освидетельствование, целью которого является установление наличия или отсутствия состояния опьянения, фактов употребления алкоголя, наркотических средств, психотропных, новых потенциально опасных психоактивных, одурманивающих или иных вызывающих опьянение веществ<sup>3</sup>.

По прибытии на место ДТП следователь определяет границы места ДТП; ограждает с помощью сотрудников ГИБДД место ДТП, дабы не утратить вещественные доказательства (следы торможения, крови, масла, битого стекла и т.д.), применяя при этом дорожные знаки, а в темное время суток флюоресцирующие или светоотражающие предметы; с помощью сотрудников ГИБДД принимает меры по безопасности и защите себя, участников осмотра и других лиц, находящихся на месте происшествия; осуществляет другие действия с целью сохранения различных следов на месте ДТП как вещественных доказательств, необходимых для тщательного расследования ДТП и приступает к осмотру. Осмотр места дорожно-транспортного происшествия может состоять из осмотра трупа, осмотра транспортного средства, осмотра документов, осмотра местности, прилегающей к месту ДТП. Если обстановка позволяет, труп потерпевшего следует осматривать на месте его обнаружения. Однако нередко в силу интенсивности дорожного движения и необходимости освобождения дороги

---

<sup>1</sup> Приказ МВД РФ от 02.03.2009 N 185 (в ред. от 22.12.2014) «Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел РФ исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения» // СПС «КонсультантПлюс».

<sup>2</sup> «Московский комсомолец» в регионах [Электронный ресурс]. URL: <http://www.mk.ru/incident/2016/12/04/trassu-v-khmao-gde-pogibli-deti-mestnye-zovut-dorogoy-smerti.html> (дата обращения 03.04.2018).

<sup>3</sup> Приказ Минздрава России от 18.12.2015 N 933н "О порядке проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического)" // СПС «КонсультантПлюс».

для проезда, труп осматривается в морге. Особое внимание при осмотре трупа следует обратить на следы транспортной травмы (большое значение имеют притертости на одежде и проникновение краски в ткань). При осмотре трупа и его одежды может возникнуть версия инсценировки ДТП с целью замаскировать убийство. Часто следователь допускает ошибку, не присутствуя при осмотре трупа. Не менее важен осмотр одежды потерпевшего, на поверхности которой возникают следы, а по ним в некоторых случаях можно установить форму и размер детали транспортного средства, оставившей данный след. Как правило, это верхняя одежда (куртка, брюки) со следами контактного взаимодействия.

После осмотра трупа и его одежды важно правильно упаковать вещественные доказательства. Например, вещества биологического происхождения нельзя упаковывать в целлофан; нельзя использовать негерметичную, загрязненную упаковку; нельзя упаковывать вещи потерпевшего вместе с вещами подозреваемого; объекты-носители микрочастиц следует упаковывать отдельно от других объектов.

Большую роль в успешном расследовании дорожно-транспортного происшествия могут сыграть микрообъекты – следы, кажущиеся на первый взгляд несущественными для процесса доказывания, но обладающие большой информативностью. Именно в них, несмотря на малый размер, заключены объективные и достоверные сведения о событии, механизме ДТП и особенностях действий его участников<sup>1</sup>.

Особенностью места происшествия после автокатастрофы с участием грузовика(ов) является масштабность и многочисленные следы совершенного преступления, так как крупные габариты и тяжелая масса грузовика(ов) в случае совершения ДТП, например, на высокой скорости обуславливают наступление более тяжелых последствий.

Одной из трудностей осмотра места ДТП данной категории уголовных

---

<sup>1</sup> Вдовина О.П. К вопросу о месте микрообъектов в расследовании ДТП // Известия Тульского государственного университета. Экономические и юридические науки. № 2-2. 2011. С. 81.

дел является его трудоемкость. Разбор завалов и извлечение людей из аварийного автомобиля может занять довольно длительное время.

*Так, например, в ходе осмотра места дорожно-транспортного происшествия в Брянской области выживших извлекали пять часов из искореженного металла. 15 марта 2015 года в 23:25 на 65-м километре автодороги Брянск-Новозыбков в районе населенного пункта Первомайский микроавтобус Mercedes-Benz Sprinter выехал на полосу встречного движения и столкнулся с грузовиком-тягачом Renault. В результате погибли 16 человек, трое ранены, они следовали с российско-украинской границы, где продлевали свое пребывание в России. Все пострадавшие, включая водителя микроавтобуса, являются гражданами Узбекистана<sup>1</sup>.*

В протоколе осмотра места дорожно-транспортного происшествия, на схеме должны быть зафиксированы очевидные объекты на трассе: места, где находился труп, транспортное средство и другие предметы, могущие иметь значение для дела, фиксируется их взаимное расположение, поза трупа, делаются необходимые измерения (расположение на месте происшествия транспортных средств, следов и других вещественных доказательств по отношению к проезжей части или элементам дороги (обочине, газону) и постоянным ориентирам (перекрестку, углу дома, дорожному знаку). Фиксируются: рисунок и профиль пути (прямая, перекресток, поворот влево или вправо, развилка, горизонтальная дорога, спуск, подъем); тип покрытия дороги (грунт, бетон, асфальт); состояние покрытия проезжей части (сухое, мокрое, заснеженное, гололедица); наличие обочин, тротуаров, газонов, дорожных знаков, пешеходных переходов, остановок общественного транспорта. Особое внимание уделяется длине и характеру тормозного пути.

Для изучения погодных условий на момент дорожно-транспортного происшествия следователю нужно сделать запрос в Гидрометцентр. Сложные метеоусловия могут явиться одной из причин совершения ДТП или условием, способствующим его совершению. *Так, например, автокатастрофа в Ханты-Мансийском автономном округе произошла в сильную метель на заснеженной дороге при температуре -35<sup>0</sup>.* Как показало

---

<sup>1</sup> ДТП в Брянской области [Электронный ресурс]. URL: <https://rg.ru/2015/03/16/dtp-anons.html> (дата обращения 04.04.2018).



проведенное исследование в зимнее время, когда дороги покрываются льдом и снегом, а на отдельных участках дороги образуется гололед, снежный накат количество аварий с участием большегрузных автомобилей увеличивается.

Кроме того, специалист по системе мониторинга транспорта с помощью анализа данных системы ГЛОНАСС может восстановить картину работы дорожной техники на трассе незадолго до момента аварии, чтобы определить состояние дорожного покрытия и исключить вину дорожной организации, ответственной за содержание и эксплуатацию дороги.

*К примеру, благодаря данным системы ГЛОНАСС по ДТП в Югре удалось выяснить, что за 20 минут до аварии снегоуборочная техника проезжала 925-й километр федеральной трассы Р-404 Тюмень – Ханты-Мансийск, дорожное полотно было полностью очищено от снежного наката. Таким образом, нарушений в работе дорожных служб не было выявлено.*

*Было установлено, что в течение 4 декабря 2016 года для расчистки и обработки трассы Р-404 (протяженность – 843 км) было задействовано 117 единиц дорожной техники. Из них на участке с 846-го по 952-й километр (авария произошла на 925-м километре) в течение суток работала бригада спецтехники в составе 18 комбинированных дорожных машин со снегоуборочным и противогололедным оборудованием. Общий пробег данной колонны за день составил свыше 1907 километров, что, исходя из протяженности участка в 106 километров, можно приравнять к 19 полноценным рейсам за 24 часа.*

Что касается осмотра транспортного средства, прежде всего, фиксируется тип, марка и номерной знак автомашины, повреждения, возможно, возникшие в результате дорожно-транспортного происшествия, осуществляется поиск следов и других вещественных доказательств. Как правило, осмотр автомобиля начинают с передней части. Однако, осмотр транспортного средства следует начинать с той части, которая соприкасалась с другим транспортным средством, пешеходом или препятствием. Тщательному осмотру подвергаются фары, подфарники, указатели поворота, переднее стекло, облицовка радиатора, капот, передние крылья, ручки дверей с тем, чтобы обнаружить на них возможные повреждения, части ткани одежды потерпевшего, следы крови, волосы и др. После этого необходимо осмотреть ходовую часть и низ кузова автомашины, зафиксировать

состояние тормозной системы, рулевого управления и других агрегатов. При осмотре груза указывается его расположение и надежность крепления. При осмотре кабины автомобиля надо обратить внимание на положение рычага переключения скоростей, ручного тормоза, указателей поворота и включения освещения. Также может возникнуть необходимость в *осмотре документов*, таких как удостоверение на право управления транспортным средством, маршрутный лист и т.д.

Как отмечает И.В. Александров, качественное и квалифицированное обследование внешних и внутренних поверхностей транспортных средств дает возможность установить, имеются ли:

- следы – носители информации о специфических особенностях, возникших именно в результате ДТП;
- следы – носители информации о групповых и индивидуальных особенностях потерпевшего в ДТП;
- следы – носители информации о групповых и индивидуальных особенностях других транспортных средств;
- следы – носители информации о том, кто конкретно управлял транспортным средством в момент совершения ДТП;
- следы – носители информации о возможных местах эксплуатации транспортного средства и характере перевозимых им грузов.

Ценность этих следов объясняется, главным образом, тем, что по ним можно определять характер произошедшего события, а иногда и характер наступивших последствий. Специфичность этих следов обусловлена в первую очередь их локализацией, то есть местом расположения на транспортном средстве, а также их качественным и количественным содержанием<sup>1</sup>.

Особое внимание нужно обратить на изъятие карты памяти видеорегистратора, которая запечатывается в конверт. В протоколе следственного действия должны быть указаны характеристики прибора:

---

<sup>1</sup> Александров И.В. Криминалистическая методика. М.: Юрлитинформ, 2014. С. 169.

марка и модель видеорегистратора с указанием сертификационных данных, место его установки, направление камеры, номер карты памяти и размер памяти. Последующее изучение записи с камеры видеорегистратора может прояснить важные обстоятельства произошедшего.

В связи с оснащением грузового транспорта цифровыми тахографами<sup>1</sup> в ходе осмотра нужно с помощью специального устройства провести считывание данных с памяти тахографа<sup>2</sup>. Благодаря этому прибору у следствия появляется такая важная информация как скорость движения грузовика, пройденный путь, режим труда и отдыха водителя.

Реже всего на практике проводится осмотр местности, близко расположенной к месту аварии. Хотя, это не всегда оправдано, так как следы и предметы могут быть оставлены за пределами места происшествия, на придорожных объектах. Их обнаружение затруднено из-за большого радиуса разброса, но они могут указывать на то, что действительно происходило при происшествии<sup>3</sup>. Следует отметить, что в ходе изучения места ДТП устанавливаются причины и условия, способствовавшие его совершению. Проведенное исследование показало, что следственные осмотры по делам о ДТП, совершенных большегрузными автомобилями, эффективны только с привлечением различных специалистов.

В ходе анализа материалов уголовных дел по делам о ДТП с участием грузовиков выявлены типовые ошибки при осмотре места происшествия и осмотре транспортного средства, связанные с неправильной буксировкой и неосторожным обращением с транспортными средствами в ходе их осмотра. Во время буксировки транспортные средства получают дополнительные повреждения и деформации, что в дальнейшем может привести к экспертным ошибкам.

### **Тактика следственного эксперимента**

---

<sup>1</sup> Приказ Министерства транспорта РФ от 21 августа 2013 г. № 273 (ред. 30.01.2018) «Об утверждении порядка оснащения транспортных средств тахографами» // СПС «КонсультантПлюс».

<sup>2</sup> ГОСТ Р 53831-2010 «Автомобильные транспортные средства. Тахографы. Технические требования к установке».

<sup>3</sup> Макарова О.А., Ренер Н.А., Попов Е.А. Использование ситуационного подхода в ходе осмотра места происшествия при расследовании ДТП//Библиотека криминалиста. 2016. № 1(24). С. 212.

Очевидно, что деятельность следователя по расследованию ДТП с участием большегрузных автомобилей должна быть хорошо спланирована. Особенно данное положение относится к *подготовке следственного эксперимента* (от лат. слова *experimentum* – испытание, проба, опыт). Как показывает анализ уголовных дел<sup>1</sup>, чаще всего данное следственное действие проводится на последующем этапе расследования. Однако, наибольшую ценность результаты следственного эксперимента представляют именно те, которые получены сразу после осмотра места происшествия.

Довольно часто следственный эксперимент отсутствует, так как следователи затрудняются в его проведении в силу трудоемкости. В результате опроса 42 % следователей заявили, что не проводят следственный эксперимент при расследовании ДТП с участием большегрузных автомобилей, а 58 % - проводят данное следственное действие при наличии технической возможности (См. Приложение № 3).

Перед производством следственного эксперимента следователю нужно смоделировать весь его ход, провести большое количество подготовительных мероприятий. Пожалуй, следственный эксперимент является наиболее сложным следственным действием в организационно-тактическом плане. Поэтому основную помощь в построении эффективной модели производства следственного действия оказывает ситуационный подход. Использование ситуационного моделирования в тактике проведения следственного эксперимента является перспективным методом повышения качественной составляющей деятельности следователя. Поведение следователя в конкретных условиях предполагает адекватность, эффективность и приемлемость.

Конечно, можно рекомендовать для места эксперимента выбрать тот участок дороги, где и было совершено ДТП, тогда наиболее полно удастся воссоздать окружающую обстановку. Но в связи с необходимостью

---

<sup>1</sup> Изучено 207 уголовных дел по ст.ст. 264, 264.1, 266 УК РФ с участием большегрузных автомобилей и автопоездов по Калининградской, Ростовской, Иркутской областям, Алтайскому краю.

обеспечения безопасности участников эксперимента и создания благоприятных условий для работы, не исключается возможность проведения эксперимента не на месте ДТП. В этом случае требуется воссоздание окружающей обстановки, максимально сходной с проверяемым событием. Это условие может быть достигнуто путем реконструкции выбранного участка происшествия. Как вариант, если невозможно использовать подлинные транспортные средства и предметы, то подбираются сходные с ними, в том числе манекены, муляжи и др<sup>1</sup>.

Следователь разъясняет всем участникам цели и методику проведения эксперимента; определяет обязанности и порядок перемещения каждого участника; устанавливает способы связи между ними. Если к участию привлекаются несколько свидетелей-очевидцев, предусматривается порядок поочередного выполнения ими своих обязанностей в отсутствие всех остальных свидетелей-очевидцев, что исключает возможность влияния суждений других лиц на восприятие данным свидетелем происходящего. В случае, если привлекаются статисты для участия в следственном действии, то выясняется требуемый возраст, пол, одежда и обувь, рост, телосложение, какие-либо физические недостатки. Целесообразно привлекать специалиста-автотехника.

В результате проведения следственного эксперимента в максимально приближенных условиях к тем, при которых имело место происшествие, могут быть получены недостающие доказательства. Данные, полученные в ходе следственного эксперимента, могут быть взяты за основу при проведении последующих экспертиз.

Известно, что следственный эксперимент проводится для решения следующих задач: проверки возможности восприятия каких-либо фактов, совершения определенных действий, наступления какого-либо события, его последовательности, а также механизма образования следов (ст. 181 УПК

---

<sup>1</sup> Попов Е.А. Основные направления и возможности ситуационного подхода в расследовании ДТП//Вестник Удмуртского университета. Экономика и право. 2015. Т. 25, вып. 6. С. 114.

РФ).

При расследовании уголовных дел, возбуждаемых по признакам преступлений, предусмотренных ст. ст. 264, 266 УК РФ, могут проводиться следующие основные виды следственного эксперимента для установления:

- фактической скорости движения транспортных средств при отсутствии объективных данных для экспертных расчетов;
- видимости с рабочего места водителя в различных условиях;
- фактической скорости движения пешехода или времени пребывания его в поле зрения водителя;
- эффективности торможения, т.е. величины тормозного пути или замедления транспортного средства;
- времени реакции водителя<sup>1</sup>.

Также с помощью следственного эксперимента может быть проверена возможность проезда автотранспорта под мостами, арками, воротами и т.п.

В связи с обеспечением безопасности участников следственного эксперимента некоторые из них проводить нельзя. Так, Б.Л. Зотов указывает на недопустимость проверки опытным путем обстоятельств, связанных с заносом, экстренным торможением, определением технической возможности предотвращения наезда, восстановлением взаимного положения объектов, находящихся в движении непосредственно перед столкновением или опрокидыванием<sup>2</sup>.

Подготовка и проведение следственного эксперимента включает в себя следующие этапы:

- *Выбор участка для проведения эксперимента.* Местом проведения эксперимента можно выбрать участок дороги или улицы, где было совершено ДТП. В этом случае удастся воссоздать окружающую обстановку с сохранением достаточно полного объема факторов, влияющих на восприятие очевидцами события происшествия.

---

<sup>1</sup>См., например: Абрамочкин В.В. Расследование дорожно-транспортных происшествий. М.: Щит-М, 2010. С. 141.

<sup>2</sup> Зотов Б.Л. Расследование и предупреждение автотранспортных происшествий. М., 1979. С. 115.

Для создания более благоприятных условий не исключается возможность проведения эксперимента в другом месте. Тогда требуется воссоздание окружающей обстановки, максимально сходной с проверяемым событием, что может быть достигнуто путем реконструкции выбранного участка происшествия.

Наиболее сложно воспроизвести погодные условия, например, туман, дождь, снег, гололед. Для моделирования дорожно-транспортного происшествия можно воспользоваться информацией метеослужбы о видимости дорожной обстановки на момент совершения дорожно-транспортного происшествия и в ситуации, когда метеоусловия длительное время не позволяют провести натурные опытные действия, можно таким же образом установить время производства следственного эксперимента, соответствующее такой же дальности видимости. Как показывает следственная практика, наибольшие трудности в проведении следственного эксперимента возникают в осенне-зимний или зимне-весенний периоды.

- *Подбор участников эксперимента.* Для того, чтобы получить достоверные результаты привлекаются лица, наиболее похожие по возрасту, росту, телосложению, полу и т.п. на водителя и потерпевшего. Таких лиц принято называть статистами. Имеет значение также одежда и обувь, которая была на пострадавшем. Особое внимание нужно обратить на наличие или отсутствие физических недостатков участников аварии. При подборе статиста нужно привлекать свидетелей-очевидцев, чтобы они высказали свое мнение о соответствии его данных участникам ДТП. При наличии нескольких свидетелей-очевидцев они должны поочередно привлекаться к опытным действиям, чтобы исключить их влияние друг на друга. Целесообразно также приглашать эксперта-автотехника. По усмотрению следователя в следственном действии могут принять участие понятые (ч. 1<sup>1</sup> ст. 170 УПК РФ), хотя вместо них можно применять технические средства фиксации.

В результате проведенного опроса следователей выяснилось, что для подготовки и проведения следственного эксперимента при расследовании ДТП с участием большегрузных автомобилей специалист привлекался в 82% уголовных дел, что происходит гораздо чаще, чем при дорожно-транспортных преступлениях, совершаемых легковыми автомобилями (специалисты привлекаются в 16% случаях, иногда – 48%, не привлекаются – 36%) (См. Приложение № 3).

Так, например, следственный эксперимент на видимость, как правило, проводят без специалиста, хотя при установлении возможности увидеть что-либо в свете фар участие специалиста-автотехника желательно. Фары могут быть по-разному отрегулированы в момент события и во время эксперимента, и поэтому не будет соблюдено главное условие эксперимента – одинаковая освещенность. Проведение такого следственного эксперимента имеет существенную специфику, которая требует учета физиологических возможностей зрения и технических характеристик осветительных устройств. Пренебрежение этими особенностями или их недооценка могут привести к серьезным ошибкам<sup>1</sup>.

Нередко проводятся эксперименты по установлению возможности увидеть препятствие в ночных условиях, при ослеплении водителя встречным транспортом, при ограничении видимости. Содержание деятельности специалиста в таких случаях заключается в проведении расчета сближения контактировавших систем и разметке дорожного полотна, что обеспечивает получение исходных данных для последующей судебно-автотехнической экспертизы<sup>2</sup>.

- *Определение маршрутов движения транспортных средств, пешехода.* При предварительном установлении маршрута движения транспортных средств, пешехода результаты эксперимента могут быть достаточно объективными. Перед началом следственного эксперимента

---

<sup>1</sup> Евстигнеев Б.А., Кондратьев В.А. Участие специалистов в производстве следственных действий при расследовании дорожно-транспортных происшествий//Вестник криминалистики. 2006. Вып. 18. С. 62.

<sup>2</sup> Еленюк Г.А., Ищенко П.П., Ярослав Ю.Ю. Использование специальных познаний при расследовании дорожно-транспортных происшествий. Караганда, 1987. С. 59.



нужно составить схемы, на которых будут нанесены пути движения, обозначены места нахождения очевидцев, а также преград, знаков, сооружений и др. в момент совершения ДТП.

*- Подготовительные мероприятия включают в себя:*

- ✓ разъяснение участникам цели и методики проведения эксперимента, действий каждого из них;
- ✓ определение обязанностей и порядка перемещения каждого участника в процессе проведения эксперимента;
- ✓ установление способов связи между участниками эксперимента;
- ✓ реконструкция и разметка места проведения эксперимента;
- ✓ нанесение маршрута движения пешехода к месту наезда;
- ✓ размещение участников эксперимента.

*- Проведение контрольных заездов.* Следует использовать транспортное средство такой же марки, модели и окраски. Оно должно занимать ту же полосу движения, которую оно занимало, двигаясь в момент ДТП. Необходимо также произвести фотосъемку и видеозапись заездов.

*- Процессуальное оформление следственного эксперимента, т.е. составление протокола.* Особенностью вводной части протокола данного следственного действия является обязательное указание цели эксперимента. В описательной части отражается обстановка, в которой производился эксперимент, расположение участников эксперимента, описание произведенной реконструкции, подробное описание каждого опыта и его результатов. Заключительная часть содержит данные об ознакомлении участников с результатами эксперимента, их возможные заявления и замечания о ходе его проведения, перечень прилагаемых к протоколу схем, планов, фото-таблиц, подписи участников следственного действия, удостоверяющие правильность протокола.

Основное внимание по изученным уголовным делам следователями уделялось таким видам следственного эксперимента, как определение скорости транспортного средства, определение скорости движения

пешехода, определение момента возникновения опасности, установление общей видимости и видимости конкретного препятствия.

Спецификой расследования дорожно-транспортных происшествий при попадании пешехода (велосипедиста) в «слепую зону» грузовика, случившихся в темное время суток, является необходимость проведения следственного эксперимента по установлению видимости с рабочего места водителя. Такой эксперимент желательно проводить сразу после осмотра места происшествия, пока не изменились погодные, климатические, дорожные условия, а также условия освещенности.

Вместе с водителем в кабине грузовика находятся понятые и наблюдатель. Их зрение должно соответствовать требованиям, предъявляемым к зрению водительского состава. Сначала устанавливается расстояние общей видимости. Статист с сигнальным знаком в опущенной руке удаляется от автомобиля, через каждый шаг, поворачивая сигнальный знак то видимой, то тыльной стороной. Когда идущий достигает точки, в которой граница проезжей части и обочины уже не просматривается, устанавливается точная граница видимости. Расстояние от этой точки до передней части автомобиля замеряется и заносится в протокол следственного эксперимента.

Ввиду наличия у грузовика «слепой зоны», конкретная видимость не может быть установлена,<sup>1</sup> поэтому измеряются её границы. Водитель грузового автомобиля со своего рабочего места не видит в "слепой зоне" взрослого человека из-за панели управления грузовиком на расстоянии 1,2 м от переднего бампера автомобиля и ребенка на расстоянии 2,3 м. Статист-пешеход или велосипедист, внешне похожие на потерпевшего, находятся вне поля зрения водителя.

---

<sup>1</sup> Конкретная видимость – это расстояние от передней части грузовика, на котором с рабочего места водителя статист-пешеход или велосипедист воспринимаются не как тень или силуэт, а имеют четкие границы и могут быть опознаны по характерным признакам. Это расстояние зависит от света фар грузовика, света фар встречного автомобиля, контрастности препятствия, степени загрязненности стекол осветительных приборов, дорожных и погодных условий.

Следует отметить, что результаты следственного эксперимента оцениваются с точки зрения его допустимости (соблюдение уголовно-процессуальных норм), относимости (наличие информации, имеющей значение для дела), достоверности, в совокупности с другими доказательствами по уголовному делу.

Итак, оценка следственного эксперимента включает:

- проверку правильности определения цели следственного эксперимента, его содержания и последовательности проведения;
- проверку соответствия условий проведения следственного эксперимента условиям, в которых произошло проверяемое событие;
- оценку примененных в ходе эксперимента тактических приемов;
- сопоставление полученных результатов с другими доказательствами по делу.

Как показал проведенный опрос, в числе трудностей, с которыми столкнулись следователи при проведении следственного эксперимента, отмечается недостаточная подготовка специалистов и отсутствие у них специальных приборов (См. Приложение № 3).

### **Особенности допросов по делам данной категории**

Допрос – одно из основных следственных действий по дорожно-транспортным преступлениям и, пожалуй, самое распространенное. Это не только способ получения доказательств, но и один из способов защиты для подозреваемого, обвиняемого от предъявленного обвинения, а для потерпевшего и свидетеля – это также важное средство для отстаивания своих интересов<sup>1</sup>.

По рассматриваемой категории уголовных дел допрашиваются очевидцы происшествия, медицинские работники (в том числе узкого профиля), оказавшие помощь пострадавшим, осведомленные о произошедшем сотрудники ГИБДД, МЧС, представители СМИ, работники дорожных служб, руководители транспортных организаций, водитель и

---

<sup>1</sup> Быков В.М. Допрос потерпевшего // Законность. 2014. № 6. С. 27.

потерпевший, а также лица, которые могут их охарактеризовать. При анализе результатов допроса нужно учитывать, что дорожно-транспортная ситуация развивается стремительно и неожиданно, поэтому возможны неточности в её восприятии. В ходе подготовки к допросу следователь не только прогнозирует действия допрашиваемого, но и планирует собственные. Важно установить психологический контакт с допрашиваемым, показать свою осведомленность о трудностях профессии водителя большегрузного автомобиля, используя при допросе привычный для подозреваемого (обвиняемого) сленг (См. Приложение № 7).

Моделируя ситуацию допроса, следователь избирает либо наступательную тактику, либо выжидательную. Например, преодолевая противодействие расследованию целесообразно выбрать открытую наступательную тактику, продемонстрировать недоверие к показаниям водителя, опровергнуть его показания путем предъявления информации о действительных обстоятельствах, участниках расследуемого события, о чем допрашиваемый дает ложные показания. Если нет фактических данных, можно указать на признаки недостоверности показаний.

При допросе водителя следует обратить внимание на его попытки уменьшить свою вину, называя какие-либо непредвиденные обстоятельства, вину самого потерпевшего, дефекты дорожного покрытия, неожиданную неисправность автомобиля, ухудшение самочувствия и т.п. Надо выяснить, как он действовал до, во время и после совершения ДТП? Специалист по безопасности дорожного движения может проконсультировать следователя как должен был действовать водитель в конкретной дорожно-транспортной ситуации.

Так как водитель – заинтересованное в исходе дела лицо, к его показаниям нужно относиться критично. Проведенные допросы позволяют смоделировать поведение и состояние водителя. Более того, важно установить квалификацию и стаж водителя, состояние его здоровья, наличие

алкогольного (наркотического) опьянения, не привлекался ли он ранее к ответственности за нарушение правил дорожного движения.

Содержание допросов зависит от обстоятельств, подлежащих выяснению по конкретному уголовному делу<sup>1</sup>.

С учетом ситуационного подхода предлагается сформировать следующий перечень *обстоятельств, подлежащих установлению при расследовании ДТП с участием грузовиков:*

- 1) сведения, свидетельствующие о событии ДТП,
- 2) механизм ДТП (что конкретно произошло и как протекало событие: наезд, опрокидывание, столкновение и т.п.),
- 3) дорожная обстановка в момент происшествия,
- 4) состояние транспортных средств (неисправные тормоза, рулевое управление, фары, изношенный протектор шин и др.),
- 5) особенности груза,
- 6) метеоусловия (туман, снег, дождь, гололед и др.),
- 7) последствия ДТП (материальный ущерб, вред здоровью потерпевшего, моральный ущерб, смерть в результате ДТП),
- 8) сведения о личности (водительский стаж, уровень профессиональной подготовки, поведение в быту и др.) и психофизиологическом состоянии водителя (нахождение в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, состояние здоровья, наличие физических недостатков, влияющих на вождение и т. д.),
- 9) принял ли водитель меры для предотвращения аварии,
- 10) данные о личности потерпевшего,
- 11) причины происшествия,
- 12) условия, способствовавшие ДТП,
- 13) требования Правил дорожного движения РФ, нарушенные водителем и (или) пешеходом,

---

<sup>1</sup> Мельников В.Ю. Свидетель в уголовном процессе России // Адвокатская практика. 2011. N 2. С. 25.

- 14) причинно-следственная связь между нарушением правил дорожного движения, либо эксплуатации транспортных средств и наступившими последствиями,
- 15) вина водителя и (или) пешехода в произошедшем ДТП,
- 16) сокрытие преступления,
- 17) направление движения транспорта, на котором скрылся водитель.

Конечно, следователь, не обладая глубокими знаниями в автотехнике и судебной медицине, может обратиться при проведении допросов за помощью специалистов-автотехников, трасологов, специалиста в области безопасности дорожного движения и др. На стадии подготовки допроса следователь, изучив специальную литературу, может проконсультироваться со специалистом, хотя на практике это бывает довольно редко. Так, анкетирование следователей показало, что только 10% из числа опрошенных обращались к специалистам по поводу участия в допросе. Оценить психофизиологическое состояние водителя можно с помощью проведения исследования на полиграфе.

При *допросе потерпевшего* выясняется: где он находился во время аварии, кто был рядом, каким заболеванием он страдает, как он вел себя, кто ещё находился в салоне автомобиля, наличие видеорегистратора и др. Потерпевший в такой ситуации может испытывать эмоциональное волнение, страх, боль, страдания, что влияет на оценку случившегося. Здесь возможно субъективное восприятие, что должен учитывать следователь. Прежде всего, следователю следует проявить сочувствие к пострадавшему в аварии. При необходимости можно допросить родственников пострадавшего, а также истребовать справку из лечебного учреждения.

Так, для выяснения поведения *пострадавшего пешехода* необходимо установить: в каком направлении и откуда двигался пострадавший; как он двигался (медленно, бегом, ускоренным шагом); было ли его движение равномерным или какую-то часть пути он шел, а затем бежал; не выскочил ли он из-за движущегося транспорта, не обходил ли стоявшие транспортные

средства; в каком месте произошел наезд; где упал пострадавший после удара; был ли он протаснен капотом, буфером, рамой, кузовом, колесами и на какое расстояние, имелись ли у пешехода заболевания опорно-двигательного аппарата, зрения, слуха, психические отклонения и иные личностные особенности, имеющие значение для дела.

При *допросе свидетелей* основной акцент делается на выяснение механизма ДТП во всех его подробностях, на особенности поведения участников происшествия. Причем нужно учитывать, что один свидетель вряд ли мог видеть аварию во всех её деталях, поэтому поиск свидетелей должен быть расширен. Нередко помощь в установлении свидетелей могут оказать радио, телевидение, интернет, пресса. Пожалуй, основной рекомендацией будет являться применение такого тактического приема, как установление психологического контакта. Владение данным приемом в значительной степени облегчает процесс получения информации, так как между свидетелем и следователем возникают отношения сотрудничества. Возможна ситуация, когда свидетель запомнил какие-то обстоятельства в силу слишком яркой эмоциональной окраски события, и затрудняется давать показания. В этом случае следователь в состоянии помочь свидетелю вспомнить отдельные детали произошедшего путем применения некоторых тактических приемов, в частности, применение метода обратной развертки события может дать положительный эффект. Безусловно, показания свидетелей имеют важное значение, так как с их помощью следователь может построить мысленную модель происшествия или уточнить некоторые её детали.

Вместе с тем, некоторые авторы скептически относятся к показаниям свидетелей по делам о ДТП. Так, например, указывается, что протоколы допросов свидетелей не могут считаться объективными источниками информации о ДТП, поскольку любое ДТП характеризуется

неоднозначностью признаков восприятия, и его оценка участниками и свидетелями может быть субъективной<sup>1</sup>.

Здесь следует заметить, что в необходимых случаях показания свидетелей-очевидцев можно тщательно проверить в ходе следственного эксперимента и других следственных действий.

Очевидно, что в показаниях очевидцев ДТП может содержаться ценный доказательственный материал. Они чаще всего наблюдают события в течение долей секунды, поэтому их восприятие ограничено лишь частью фактов, характер и содержание которых зависят от субъективных особенностей свидетеля и условий наблюдения<sup>2</sup>.

Так, внимание очевидцев привлекают звуки резкого торможения, крик человека. Свидетель может воспринимать события, не наблюдая их визуально. При допросе такие свидетели утверждают, что видели данное событие в полном объеме, однако это является результатом их субъективной оценки и обобщения.

В некоторых случаях причиной неточности показаний свидетелей является заинтересованность в исходе дела некоторых очевидцев ДТП. Такие свидетели иногда явно, иногда подсознательно выступают, например, на стороне пешехода. Под воздействием внезапного страха очевидец может преувеличивать скорость движения автомобиля и внезапность его появления. Тогда следует проводить следственный эксперимент по определению скорости движения грузовика.

Когда свидетели наблюдали событие из кабины или кузова автомобиля, попавшего в аварию, они несколько преувеличивают внезапность появления пешехода, неосмотрительность действий окружающих лиц. В тех случаях, когда свидетели не пострадали, они зачастую склонны переоценивать

---

<sup>1</sup>Судебная экспертиза: типичные ошибки / под ред. Е.Р. Россинской. М.: Проспект, 2012. С. 144.

<sup>2</sup> Владимирова О.А., Владимиров С.В. Расследование наезда транспортного средства на пешехода. Монография. М.: Юрлитинформ, 2013. С.29.



действия водителя, направленные на предотвращение ДТП. Однако они могут сообщить следователю и объективные сведения<sup>1</sup>.

Оценивая показания свидетелей, не заинтересованных в исходе дела, и наблюдавших за событием с безопасного расстояния, картина ДТП описывается более точно. Так, если освещённость, угол зрения и расстояние были удобны для наблюдения, то свидетели дадут полезную информацию об обстоятельствах происшествия. Такие факторы, как яркость, высота, удалённость, размещение искусственного источника света по отношению к объекту наблюдения – являются определяющими для правильного восприятия картины ДТП в темное время суток. В свете фар автомобиля обстановка ДТП и всё в ней происходящее представляется в искажённом виде<sup>2</sup>.

Итак, по вопросу формирования показаний свидетелей ДТП нужно уточнить, что на их показания оказывают влияние субъективная оценка случившегося, их психофизиологическое состояние, а также условия наблюдения ДТП. Безусловно, эти обстоятельства необходимо учитывать при определении тактики допроса.

Для выбора тактики допроса свидетелей также важна их классификация. Так, например, П. М. Зуев выделяет следующие группы свидетелей:

- К первой группе относятся свидетели, которые сохраняют «нейтральное» отношение к виновному водителю транспортного средства и к потерпевшему. В основе такой позиции лежит уверенность в том, что компетентные лица правильно оценят ситуацию и примут справедливое решение. Такие свидетели охотно дают показания и отвечают на уточняющие вопросы.

---

<sup>1</sup>Данилов Е.П. Автомобильные дела: административные, уголовные, гражданские. Экспертиза. Комментарий законодательства. Адвокатская и судебная практика. Образцы документов. Справочные материалы. М., 2000. С.305-306.

<sup>2</sup> Данилов Е.П. Автомобильные дела: административные, уголовные, гражданские. Экспертиза. Комментарий законодательства. Адвокатская и судебная практика. Образцы документов. Справочные материалы. М., 2000. С. 306.

- Ко второй группе относятся свидетели, которые преувеличивают роль и значение действий водителя по предотвращению ДТП, считая возникновение последнего результатом противоправных действий потерпевшей стороны. Указывая на своевременность принятых водителем мер, они часто упоминают в своих показаниях такие детали ДТП, о которых они не могли знать. Зачастую источником информации у таких свидетелей является рассказ самого виновника ДТП.

- К третьей группе свидетелей относятся те, кто связывает причину ДТП только с действиями водителя. Они излишне подробно описывают осторожность и осмотрительность пешехода, драматизируя некоторые обстоятельства, что характерно именно для наезда транспортного средства на пешехода<sup>1</sup>.

Также В.А. Мызников приводит классификацию свидетелей:

- К первой группе относятся свидетели, которые наблюдали событие и хорошо его понимают.

- Ко второй группе - лица, которые наблюдали событие, но плохо его понимают. Как правило, не ориентируются в технической стороне механизма ДТП и отдельных элементах происшедшего.

Обе группы автор объединяет в общую группу свидетелей, которые не имеют мотивов для искажения существа дела в своих показаниях.

- Третью группу составляют лица, которые видели происшествие, понимают его обстоятельства, но умышленно их искажают<sup>2</sup>.

Таким образом, проанализировав представленные классификации и ряд других, предлагаем разделить свидетелей по следующим признакам:

- по отношению к группе участников дорожного движения - свидетели, наиболее часто участвующие в дорожном движении в качестве водителей, пешеходов, пассажиров;

---

<sup>1</sup> Зуев П.М. Методика расследования дорожно-транспортных происшествий: учебное пособие. М., 1990. С. 34.

<sup>2</sup> Мызников В.А. Теоретические и практические проблемы расследования дорожно-транспортных происшествий: дис. ... канд. юрид. наук. СПб., 1996. С. 115.

- в зависимости от продолжительности запоминания события ДТП и (или) его последствий – свидетели, которые покинули сразу же место ДТП; свидетели, которые находились на месте ДТП после окончания происшедшего и его финальной стадии;

- по степени риска, которому подвергались свидетели – лица, наблюдавшие ДТП из опасной зоны (зачастую, те пешеходы, которые пересекали проезжую часть вместе с пострадавшим); из безопасной зоны (из салона автомобиля, с тротуара, из окна дома и т.п.);

- исходя из сложившейся оценки ДТП – свидетели, сохраняющие нейтральное отношение к водителю; свидетели, сочувствующие водителю, в силу чего преувеличивают роль и значение его действий по предотвращению аварии; осуждающие водителя, что влияет на оценку ими степени и количества нарушенных им ПДД;

- в зависимости от профессиональных навыков в области организации дорожного движения – свидетели, которые понимают характер сложившейся дорожно-транспортной ситуации и иных обстоятельств, имеющих существенное значение для дела; свидетели, которые неправильно понимают данные обстоятельства;

- в зависимости от предмета допроса – свидетели, непосредственно воспринимавшие обстоятельства ДТП, имеющие существенное значение для дела; осведомленные о событиях и условиях, предшествующих ДТП; осведомленные о происходящих событиях и существующих условиях после ДТП; способные сообщить сведения о личности и психофизиологическом состоянии участников дорожного движения.

Имеют место случаи искажения информации о механизме ДТП вследствие неправомерного воздействия родственников и знакомых виновного (уговоры, угрозы). Также могут быть противоречия в показаниях потерпевших и свидетелей, на что следователь должен обратить особое внимание.

В целом вопросы к свидетелю как очевидцу ДТП можно разделить на четыре группы: 1) как и при каких обстоятельствах наблюдалось ДТП; 2) каково было поведение и состояние потерпевшего; 3) каковы были действия водителя и характер управляемого им транспортного средства; 4) как выглядела фактическая обстановка в момент происшествия, которую следователь не может выявить в процессе осмотра самого места происшествия, а именно, расположение транспортных средств в момент аварии, направление и характер их движения, условия видимости.

Значит, типовая форма допроса свидетеля минимально сводится к следующим вопросам:

- 1) где находился свидетель во время происшествия;
- 2) откуда именно наблюдал событие;
- 3) каково было расстояние от него до конкретной точки на месте происшествия;
- 4) каковы были условия освещения и видимости;
- 5) каково состояние его зрения.

Перед непосредственным проведением допроса следователю целесообразно спланировать его тактику. Важно учесть: последовательность вопросов; заинтересованность в исходе дела (родственник, приятель или знакомый обвиняемого водителя, возможно, и ехавший с ним в одном автомобиле); объективно ли представляет себе свидетель обстановку происшествия, кто, по его мнению, является его виновником и почему; является ли очевидец сам водителем и каковы его знания ПДД. Конечно, свидетели могут и не обладать знаниями в области безопасности дорожного движения и управления транспортными средствами, необходимыми для полных и достоверных ответов на вопросы следователя, касающиеся, например, количественной характеристики механизма ДТП.

С целью выяснения действий водителя и характера движения управлявшегося им грузовика необходимо установить: какова, по мнению свидетеля, была скорость движения большегрузного автомобиля; как

двигался грузовик (прямо, с отклонением вправо, влево, под углом); был ли в кабине кто-либо, кроме водителя; чем и как был загружен автомобиль; что делал водитель после происшествия (подавал назад, двигался вперед), оказывал ли он помощь пострадавшему.

Для установления фактической обстановки в момент происшествия нужно выяснить путем допросов свидетелей расположение других машин в момент аварии, скорость их движения и примерное количество рядов (полос) движения; наличие помех, ограничивающих видимость для водителя тех или иных объектов.

При выборе следователем верной тактики проведения допроса могут быть получены необходимые сведения от свидетелей ДТП, а недостающие сведения, в том числе, могут быть получены при помощи записи камер видеонаблюдения или записей видеорегистраторов, данных тахографов.

Анализ уголовных дел по ДТП с участием грузовиков показывает, что иногда допросы подозреваемых, потерпевших и свидетелей являются поверхностными, например, часто следователь не узнает, где находился допрашиваемый в момент аварии, в каком он был состоянии до происшествия, не уточняется скорость движения автомобиля, неправильно в протоколах называются части автомобиля, противоречия в показаниях допрашиваемых никак не устраняются.

Особенностью расследования ДТП с участием большегрузных автомобилей является большой объем информации, которую должен оценить следователь в связи с тем, что на месте совершения ДТП остается множество следов, а также значительное количество участников и очевидцев происшествия. Поэтому условия проведения допроса нередко осложняются большим количеством пострадавших, их тяжелым физическим и психологическим состоянием, вследствие чего общение с ними затруднено. В результате изучения указанной категории дел были выявлены особенности допросов, когда показания основных участников противоречат показаниям очевидцев, допускаются существенные ошибки при описании одних и тех же

событий, неточно воспринимается происходящее. Безусловно, лица, владеющие значимыми для следователя сведениями (участники аварии, очевидцы, пострадавшие), требуют индивидуального подхода, обеспечить который может, на наш взгляд, только психолог. Объяснения, полученные от участников и очевидцев преступления непосредственно на месте происшествия, могут быть использованы впоследствии в качестве доказательств по уголовному делу, а их содержание будет зависеть от результатов работы психолога.

Таким образом, в состав следственно-оперативной группы, выезжающей на место совершения автокатастрофы, должны быть включены опытные психологи, которые смогут правильно оценить поступающую информацию в зависимости от полученных лицом травм различной степени тяжести и его психического состояния. Особенно это важно в связи с тем, что сбор информации осуществляется по горячим следам, в условиях острого дефицита времени, что характерно для дорожно-транспортных преступлений с участием большегрузных автомобилей. Очевидно, что для получения достоверной информации об обстоятельствах крупных аварий, вызвавших общественный резонанс, нужна особая тактика проведения допроса. Участие психологов при наличии некоторого количества пострадавших весьма важно, так как объяснения, полученные непосредственно на месте происшествия являются более правдивыми и впоследствии могут быть использованы в качестве доказательств. Работа психолога также неопределима в связи с оказанием помощи родственникам, которые прибывают к месту аварии. Здесь нужно предусмотреть возможность допроса под псевдонимом для того, чтобы создать условия, при которых участники уголовного процесса будут иметь возможность сообщать следствию объективную информацию, не беспокоясь о возможных неблагоприятных для них последствиях.

При наличии среди пострадавших детей, для общения с ними нужно привлекать таких специалистов, как детский психолог и педагог. Если среди

пострадавших есть иностранные граждане, мигранты, то потребуется переводчик.

Очевидно, что дети, обладающие достаточным словарным запасом и умеющие говорить, в состоянии описывать конкретные действия, различные предметы и объекты, воспроизводить услышанные слова, их эмоциональную окраску, указать на пол лица, совершившего преступление, а также на детали и цвет его одежды. Поэтому нельзя их недооценивать, что иногда встречается в следственной практике.

Однако, при допросе несовершеннолетних нужно учитывать, что малолетние чаще взрослых ошибаются при определении расстояний, последовательности действий и событий; быстрее забывают воспринятые события, обладают повышенной эмоциональной возбудимостью и неуравновешенностью. При этом степень выраженности указанных особенностей носит индивидуальный характер и определяется условиями развития и воспитания<sup>1</sup>.

Конечно, малолетние уступают взрослым в способности осознавать событие в целом, не всегда могут выделить главное, обращая внимание лишь на те факты, которые им интересны или произвели сильное впечатление. Порой малолетние свидетели путаются в показаниях под влиянием эмоционального возбуждения.

Для выяснения причин дорожно-транспортных преступлений с участием большегрузных автомобилей необходимо допросить директора транспортной организации по допущенным фактам ДТП, о техническом состоянии грузовиков и проведенном ремонте; об осуществлении контроля выхода транспортных средств на линию, о работе водителей, о режиме их труда и отдыха; об обучении, инструктажах водителей по безопасности дорожного движения; о применении тахографов и др. При подготовке к допросу руководителя транспортной кампании следователю целесообразно

---

<sup>1</sup> Латыпов В.С. Иные участники уголовного судопроизводства: проблемы теории, нормативного регулирования и практики: дис. ... канд. юрид. наук. Уфа, 2013.

обратиться к специалисту по безопасности дорожного движения, обладающего необходимой информацией, который поможет правильно сформулировать вопросы. К сожалению, не всегда удается допросить указанных лиц.

*Так, по уголовному делу гражданина Армении Грачья Арутюняна было установлено, что управляемый им КамАЗ принадлежал фирме ООО «Стройавтосервис», находящейся по улице Вавилова в городе Москве, ее генеральным директором являлся Гамлет Гулакян, которому удалось избежать ответственности.*

Весьма своевременным является вопрос о привлечении директоров транспортных предприятий к уголовной ответственности, так как ответственность за техническое состояние машины и пригодность водителя к работе несет транспортное предприятие.

*Так по факту столкновения автобуса ЛИАЗ, принадлежащего муниципальному пассажирскому предприятию, оказывавшему по договору транспортные услуги ОАО «Сибирская птицефабрика», перевозившего 24 июня 2015 года работников птицефабрики, в районе 20-го километра трассы Омск-Нижняя Омкас автомобилем КАМАЗ-5410 с полуприцепом, груженным кирпичами было возбуждено уголовное дело по признакам преступления, предусмотренного ч. 3 ст. 238 УК РФ в отношении директора муниципального предприятия города Омска «Пассажирское предприятие № 4» Александра Чертоляса<sup>1</sup>.*

*В рамках расследования уголовного дела были получены сведения о грубейших нарушениях на данном пассажирском предприятии требований трудового законодательства и безопасности перевозок пассажиров автомобильным транспортом.*

*Так, по данным следствия, водитель пассажирского автобуса, на котором следовали рабочие птицефабрики, в день дорожно-транспортного происшествия **более 12 часов находился за рулем**, в течение длительного времени не имел полноценного отдыха, вследствие чего из-за накопившейся усталости была **снижена концентрация внимания за дорожной обстановкой**, что обусловило выезд на полосу встречного движения с последующим столкновением с грузовиком КамАЗ.*

В результате противоправных действий подозреваемого на пассажирском предприятии систематически не соблюдались установленные законодательством Российской Федерации и ведомственными актами

---

<sup>1</sup> В результате дорожно-транспортного происшествия погибли 16 человек, в том числе водители транспортных средств, 11 пассажиров получили травмы разной степени тяжести.



нормативы рабочего времени и времени отдыха водителей, которые зачастую находились на работе сверх установленного рабочего времени, не имея достаточно времени для отдыха и восстановления сил.

Установить механизм ДТП можно в ходе проведения *допроса водителя* прямо на месте ДТП. Давая показания на местности, допрашиваемый указывает на определённые объекты, объясняет сущность протекающих процессов и своих действий. Водитель может указать, как двигался автомобиль относительно проезжей части, в каком месте проезжей части вышел пешеход, или появился встречный автомобиль, как двигался или был припаркован другой автомобиль и т.д. Допрос на месте происшествия, когда допрашиваемый «привязывает» свои показания к местности, имеет своей целью уточнение показаний допрашиваемого, а соответственно, установление новых обстоятельств, имеющих значение для дела. В ходе такого допроса может быть принято решение о проведении проверки показаний на месте как самостоятельного следственного действия непосредственно на последующем этапе расследования.

Поскольку подозреваемые или обвиняемые по делам о дорожно-транспортном происшествии обычно пытаются избежать ответственности, и с этой целью уклоняются от дачи правдивых показаний, при допросе следует использовать собранные доказательства и показания других участников и очевидцев дорожно-транспортного происшествия, данные, полученные при осмотре места происшествия, заключения экспертиз, результаты медицинского освидетельствования на алкогольное (наркотическое) опьянение.

В связи со спецификой допроса по делам о ДТП с участием грузовиков подозреваемые, обвиняемые, видя некомпетентность следователя в специальных вопросах, всячески затягивают следствие, давая запутанные показания<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Ищенко П.П. Использование помощи специалистов при допросах // Использование специальных знаний на первоначальном этапе расследования. Волгоград, 1983. С. 21.

Ходасевич О.Н. выделяет несколько типов личности преступников, совершивших дорожно-транспортное преступление<sup>1</sup>:

1. Водители, не подготовленные к быстрой и правильной оценке критических ситуаций. У них отсутствует водительский опыт, имеется запоздалое восприятие окружающей обстановки на дороге, отсутствует ощущение опасности, проявляется недобросовестное отношение к себе и другим.

2. Водители, психической особенностью которых является такое качество характера, как самонадеянность, самоуверенное отношение к возможным последствиям. Они видят идеал в опасном вождении транспортного средства. Наряду с самоуверенностью в их характере в основном проявляется эгоизм, агрессивность, неуравновешенность.

3. Водители, имеющие временные психофизические отклонения, становятся виновниками автотранспортных преступлений в силу переутомления, болезни, стремления во что бы то ни стало быстрее прибыть к месту назначения.

4. Водители, отличительной особенностью которых является легкомысленное поведение, недостаточно сформированный навык предвидения возможных последствий своих действий, отсутствие чувства осторожности. Они не способны собраться за рулем, не осознают серьезности акта управления автомобилем.

Представляется, что данная классификация является не полной, и не совсем отражает специфику личности водителя большегрузного автомобиля.

На наш взгляд, следует рекомендовать следователю избирать тактику допроса подозреваемого, исходя из типологии водителей в зависимости от стратегии их поведения.

Полагаем, в связи с тем, что водители большегрузных автомобилей подвержены повышенной тревожности, утомляемости, агрессии,

---

<sup>1</sup>Ходасевич О.Н. Криминологическая характеристика и предупреждение автотранспортных преступлений. Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Челябинск, 2004. С. 17-18.

эмоциональной истощаемости, как показал проведенный опрос, у водителей грузовиков наблюдается характерный способ реагирования на стресс и усталость (См. Приложение № 6).

1 группа водителей при попадании в аварийную ситуацию на дороге склонна винить себя в произошедшем, склонна к самооговору.

2 группа занимает враждебную позицию по отношению к другим участникам дорожного движения, оказывает противодействие расследованию, дает ложные показания.

Водители, относящиеся к данному типу, отрицают свою вину, ссылаются на непредвиденные обстоятельства, на грубую неосторожность потерпевшего, неблагоприятные условия дорожного покрытия, плохую видимость, непредвиденную неисправность механизма грузовика, свое неожиданное недомогание и др.

3 группа рассматривает аварийную ситуацию как возможность развиваться, поэтому сама выдвигает и обосновывает собственную версию случившегося.

4 группа концентрируется на поставленных задачах, активно сотрудничает со следователем, помогает в расследовании, дает признательные показания.

Таким образом, следователь при допросе водителей грузовых автомобилей всегда должен учитывать специфику их труда, а именно, утомительные и напряженные компоненты работы (продолжительное, монотонное движение по автодорогам, длительное нахождение в пробках, многоточечная доставка грузов в городских районах, постоянный дефицит времени, недостаточное пространство на дороге для маневра и др.), что увеличивает риск попадания в аварийные ситуации.

Что касается характеристики личности водителя грузовика, следователю необходимо установить возраст, образование, стаж управления транспортным средством конкретного типа, общий водительский стаж, тип и модель управляемого им автомобиля, особенности груза, состояние здоровья,

наличие опьянения, вредные привычки, участие в других ДТП, наличие фактов привлечения лица к административной ответственности за нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, судимость, поведение в быту, характеристика с места работы и т.п. Для определения психофизиологического состояния водителя целесообразно назначить соответствующую экспертизу.

### 2.3. Специфика последующего этапа расследования

Ученые-криминалисты в большинстве своем разделяют процесс расследования на первоначальный и последующий этапы<sup>1</sup>. При этом в диссертационных исследованиях даются криминалистические рекомендации преимущественно по проведению первоначальных следственных действий<sup>2</sup>. Понятно, что такое пристальное внимание к первоначальному этапу не случайно, так как в ходе него осуществляется сбор доказательственной информации. Тем не менее, выработка научно-обоснованных рекомендаций по проведению последующего этапа также необходима для следователя в целях оптимизации его деятельности.

Следует отметить, что первоначальный этап заканчивается предъявлением лицу обвинения<sup>3</sup> и избранием ему меры пресечения. Тогда содержание последующего этапа заключается в оценке собранных по делу доказательств, проведении следственных действий, конкретизирующих имеющиеся доказательства (например, назначение и производство повторных и дополнительных экспертиз, установление и допрос новых свидетелей и др.), принятие решения об окончании следствия, ознакомление участников с материалами дела, составление обвинительного заключения, направление дела в суд.

На последующем этапе расследования ДТП с участием грузовиков также целесообразно использовать ситуационное моделирование. Как отмечает Т.С. Волчецкая: «метод исследования ситуаций, включающий в себя построение модели реальной ситуации и проведение с ней различного рода мысленных экспериментов: прогнозирования направлений её развития и

---

<sup>1</sup> См., например: Лузгин И.М. Методологические проблемы расследования. М., 1973. С. 89; Общие положения методики расследования отдельных видов и групп преступлений // Криминалистика / под ред. А.Г. Филиппова. М., 2004. С. 448.

<sup>2</sup> См., например: Ачмиз Р.Ю. Расследование дорожно-транспортных преступлений: теоретические и тактико-методические аспекты: дис. ...канд. юрид. наук. Краснодар, 1999.

<sup>3</sup> См., например: Волобуев А.Ф., Федорова О.Ф. Роль этапов расследования в структурировании частных криминалистических методик // Российский следователь. 2013. № 6. С. 2-4.

(или) «проигрывание» на ней предполагаемых решений по управлению ситуацией с целью выбора оптимального»<sup>1</sup>.

Здесь можно выделить две ситуации: 1) когда обвиняемый (подозреваемый) установлен; 2) лицо, подлежащее привлечению в качестве обвиняемого, не установлено.

Так, типичными ситуациями, складывающимися при предъявлении лицу обвинения, являются:

А) обвиняемый признает себя виновным в полном объеме (благоприятная ситуация), которая складывается в 33 % изученных уголовных дел.

Обвиняемый соглашается с фактическими обстоятельствами содеянного, формой вины, мотивами, юридической оценкой произошедшего.

Очевидно, что ситуация является благоприятной при наличии достаточной доказательственной информации, а для её решения нужно лишь рационально использовать следственные, оперативно-розыскные и организационные возможности.

Б) обвиняемый признает себя виновным частично (малоблагоприятная ситуация), которая характерна для 54 % изученных уголовных дел.

*- Водитель грузовика вину признает частично, так как маневр в нарушении Правил дорожного движения совершил, чтобы избежать наезда на пешехода, который внезапно выскочил на проезжую часть в неположенном месте. Считает, что авария произошла по вине пешехода.*

*- Водитель признает участие в дорожно-транспортном происшествии, но отрицает свою вину в нарушении Правил дорожного движения, так как он не имел возможности своевременно обнаружить опасность и потому не мог предотвратить аварию.*

В) обвиняемый не признает себя виновным (неблагоприятная ситуация), что характерно для 13 % изученных уголовных дел.

---

<sup>1</sup> Волчецкая Т.С. Ситуационный подход в практической и исследовательской криминалистической деятельности. Калининград, 2001. С. 33.

Приведу несколько характерных примеров, когда обвиняемый не согласен с предъявленным обвинением:

*- Водитель грузовика не признал себя виновным в управлении транспортным средством в состоянии опьянения, так как употребил 100 г водки после аварии, чтобы успокоиться.*

*- Водитель грузовика считает себя не виновным, поскольку гололёда на дороге не видел, асфальт при движении был чёрный.*

*- Водитель грузовика не признал себя виновным, так как произошёл несчастный случай по вине дорожной службы, которая не приняла мер для приведения дороги в соответствии с требованиями государственного стандарта.*

*- Водитель грузовика не признал себя виновным, так как легковой автомобиль, с которым произошло столкновение, находился в «слепой зоне».*

*- Водитель грузовика виновным себя не признал, от дачи показаний отказался на основании ст. 51 Конституции РФ.*

*- Водитель грузовика виновным себя не признал, так как столкновения не было, произошло падение мотоцикла.*

*- Водитель КамАЗа виновным себя не признал, в связи с тем, что пешеход перебежал проезжую часть на запрещающий сигнал светофора.*

Итак, неблагоприятная ситуация характеризуется отсутствием достаточной информации. Действия следователя должны быть направлены на сбор доказательств, для чего он принимает тактическое решение и реализует его для решения ситуации.

К сожалению, в специальной литературе по методике расследования дорожно-транспортных происшествий недостаточно исследованы особенности последующего этапа расследования. Поэтому необходимо предложить алгоритмы действий следователя по рассматриваемой категории уголовных дел.

**В первой ситуации** следует провести допрос обвиняемого и проверку показаний на месте. Как показал анализ следственной практики по делам о

ДТП с участием большегрузных автомобилей, проверка показаний на месте проводится очень редко. Однако, если привлечь к планированию и производству этого следственного действия специалиста-автотехника, то его эффективность возрастет. Специалист может оказать помощь в реконструкции фактической обстановки, а также оценить результаты данного следственного действия. Проверка показаний на месте производится с учетом объективных данных, полученных при осмотре места происшествия и при производстве иных следственных действий на первоначальном этапе расследования.

Проверка показаний на месте является весьма действенным следственным действием в установлении обстоятельств ДТП. Довольно точно определяются место столкновения транспортных средств и место наезда на пешехода, расстояния, преодоленные пешеходом и транспортными средствами, выясняются темп движения пешехода и время его нахождения в поле зрения водителя с момента возникновения опасности, воспроизводится обстановка места ДТП, механизм образования его следов.

Как показал анализ уголовных дел по ст. 264 УК РФ с участием большегрузных автомобилей, всё чаще решающую роль в расследовании данных преступлений имеют специальные знания, результаты применения которых составляют основу доказательственной базы.

**Во второй ситуации** можно рекомендовать следователю обратиться в средства массовой информации, к социальным сетям, а также дать поручение органу дознания для установления дополнительных свидетелей, после чего допросить их об обстоятельствах, имеющих значение для уголовного дела.

Нельзя пренебрегать информацией, которая может быть получена с мобильного телефона, планшетов и других гаджетов. Так, текст сообщения, фото, видео, отправленное с помощью современных технических средств, родственникам или друзьям может прояснить ситуацию, в том числе разоблачить, например, ложные показания участников ДТП. Безусловно,



окружение обвиняемого может обладать криминалистически значимой информацией по факту ДТП.

Так, при допросе сослуживцев водителя грузовика следует выяснить его деловые и личные качества, уровень профессиональной подготовки, отношение к работе, качество последнего ремонта автомобиля, порядок выпуска грузовиков на линию и др.

При допросе лиц, знающих участников ДТП, например их родственников и близких, важно выяснить, не страдал ли потерпевший (подозреваемый) какими-либо психическим или физическим недостатками, каким было его состояние здоровья перед происшествием, не злоупотреблял ли он алкоголем, куда направлялся, как был одет, что имел при себе и т.д.

Только в 15 материалах изученных уголовных дел была приобщена и изучена следователями информация с дисков тахографов, которая свидетельствовала о превышении норматива нахождения за рулем без отдыха водителя грузовика. Речь идет о том, что всегда нужно исследовать данные тахографа, чтобы установить причины и условия совершения ДТП с участием большегрузных автомобилей. Ведь правонарушители в большинстве случаев не соблюдают законодательство в области охраны труда.

**В третьей ситуации** помимо поиска новых свидетелей, нужно провести очные ставки при наличии существенных противоречий в показаниях участников ДТП, а также следственный эксперимент для сбора дополнительной доказательственной информации. Данные, полученные в ходе следственного эксперимента, берутся в качестве исходных данных при экспертных исследованиях. В результате проведения следственного эксперимента в условиях, максимально приближенных к тем, при которых имело место происшествие, могут быть получены значимые доказательства. Существует ограничение, связанное с тем, что нельзя проводить следственные эксперименты, которые могут привести к травмам его участников, причинению материального ущерба.

Некоторые обвиняемые, обнаружив неполноту первоначального этапа, на последующем этапе изменяют свои показания, оспаривают достоверность установленных следствием данных об обстоятельствах маневрирования, скорости движения участников ДТП, утверждают, что нарушения ПДД было допущено другим участником происшествия. В таком случае необходимо также проведение дополнительной автотехнической экспертизы.

Автотехническая экспертиза назначается, чтобы определить техническое состояние грузовика, исправность его отдельных агрегатов, механизмов и узлов, установить механизм ДТП, определить техническую возможность предотвращения происшествия, дать техническую оценку действий водителя во время аварии, установить причинную связь между техническими неисправностями машины и происшествием, решить другие вопросы. Своеобразие этой экспертизы состоит в том, что в ней в качестве исходных данных выступают не только материальные объекты, но и фактические обстоятельства, зафиксированные в протоколах осмотра места происшествия и транспортного средства, на фотоснимках, видеозаписи, схемах, в протоколах допросов свидетелей, потерпевших и др. Поэтому любая ошибка, допущенная следователем, может негативно повлиять на выводы эксперта.

Вместе с постановлением о назначении экспертизы эксперту-автотехнику должны быть направлены: протокол осмотра места ДТП и его схема, протокол осмотра транспортного средства, протокол следственного эксперимента, другие материалы: справка метеослужбы о состоянии погоды в период ДТП, справка о профиле дороги и состоянии дорожного покрытия в зоне происшествия, сведения о продолжительности работы фаз светофоров и т.д.

Обвиняемый может сослаться и на шоковое состояние после автокатастрофы, что побудило подписать протокол осмотра места дорожно-транспортного происшествия, не читая его. Действительно, по причине сильного душевного волнения, стрессовой ситуации, болевого состояния,

лицо может сначала неадекватно оценить произошедшее событие и впоследствии изменить показания, данные им ранее.

Следует учесть, что ситуации последующего этапа усложняются также гибелью отдельных участников ДТП, у следователя уменьшается возможность проверки показаний, усиливается противодействие расследованию. Так, водитель, скрывшийся с места аварии за короткий период времени может скрыть следы преступления, отремонтировать поврежденные детали, узлы и агрегаты грузовика, продумать алиби и др.

Так, обвиняемый может заявить, что грузовиком в момент аварии управлял сменщик. Тогда выясняются данные этого лица, взаимоотношения между ними, причины, послужившие основанием для передачи управления транспортным средством. С целью проверки данной версии исследуется обивка водительского сиденья и верхняя одежда обвиняемого с целью обнаружения и последующего отождествления обнаруженных тканевых волокон. Проводятся дактилоскопические экспертизы, по следам пальцев рук, обнаруженных при осмотре автомобиля, а также экспертизы по следам обуви, грунта, обнаруженных на коврике под водительским сиденьем.

Если лицо, подлежащее привлечению в качестве обвиняемого, не было установлено на первоначальном этапе расследования, то следователь должен исследовать собранные по делу доказательства и оценить их с целью определения дальнейших мероприятий, направленных на выявление преступника, он дает поручения для организации розыскных мероприятий в ГИБДД, уголовный розыск, территориальные отделы органов внутренних дел.<sup>1</sup> Успех расследования в этой ситуации во многом зависит от результативности оперативно-розыскных мероприятий.

*Так, в течение суток полицейским удалось обнаружить подозреваемого в наезде на пешехода у родственников в Боханском районе. Им оказался водитель КАМАЗа, который сбил 02 июля 2017 года в 14:00 на улице Озёрная в селе Александровское 17-летнего юношу и скрылся с места*

---

<sup>1</sup>Зубенко Е.В., Лаптев С.А. Тактические особенности организации и проведения последующего этапа расследования дорожно-транспортных преступлений, сопряженных с оставлением потерпевших в опасности // Транспортное право. - М.: Юрист, 2015. № 3. С. 14.

аварии. Пострадавший в тяжёлом состоянии был доставлен в больницу. Управлявший лесовозом находился в момент ДТП в состоянии опьянения.<sup>1</sup>

Следующие примеры демонстрируют значение современных технических средств, которые помогают установить преступника.

Так, 15 января 2017 года на месте аварии на 80 км дороги Лопатково-Ефремов был обнаружен труп пешехода и декоративная накладка на бампер, по которой установили марку скрывшегося транспортного средства – грузовик MAN. Во время его поиска просматривались **записи с камер фото-видеофиксации**, проводился поиск большегрузного автомобиля с помощью **системы ГЛОНАСС**. 55-летний водитель из Ефремово скрылся с места происшествия, так как испугался наказания.<sup>2</sup>

Установить грузовой автомобиль КАМАЗ и его водителя — 55-летнего жителя Саранула Удмуртии, который 18 июля 2016 года сбил мопед и скрылся с места происшествия, удалось с помощью **видеозаписи автомобильного регистратора**. В результате ДТП погибли молодой водитель мопеда и его пассажир.

07 мая 2013 года в 5:35 на проспекте Мира г. Златоуста Челябинской области на дороге был обнаружен труп женщины, причиной смерти которой стал удар грузовика. Записи с ближайших **камер наблюдения** показали проезжающий во время аварии грузовик МАЗ. 46-летний водитель МАЗа был задержан через 12 часов на трассе М5 неподалеку от Миасса. При осмотре грузовика были обнаружены характерные для столкновения с пешеходом повреждения.<sup>3</sup>

Не менее важна и роль очевидцев ДТП, о чем свидетельствуют данные Госавтоинспекции.

19 июля 2011 года в 5:30 на 205 км автодороги Ростов на Дону - Ставрополь в Красногвардейском районе с грузовой автомашины отделилось запасное колесо и ударило в лобовое стекло встречной автомашины ВАЗ-2110. В результате аварии водитель и пассажир (мальчик 11 лет) «десятки» погибли на месте. В ходе проведенных поисковых мероприятий сотрудниками ГИБДД были установлены **очевидцы происшествия**, которые видели грузовик иностранного производства, направляющийся к границе с Ростовской области. По полученной ориентировке грузовик был задержан вблизи города Зернограда Ростовской области. Водителем грузовика оказался житель Изобильненского района.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> Пресс-служба ГУ МВД России по Иркутской области [Электронный ресурс]. URL: <https://38.mvd.ru/news/item/2338971/> (дата обращения 04.04.2018).

<sup>2</sup> Тульские полицейские нашли водителя, насмерть сбившего пешехода и скрывшегося [Электронный ресурс]. URL: <https://tula.glavny.tv/news/46547/> (дата обращения 04.04.2018).

<sup>3</sup> В Златоусте найден водитель, насмерть сбивший пешехода и скрывшийся с места ДТП [Электронный ресурс]. URL: <http://gorod-zlatoust.ru/news/966-v-zlatouste-najden-voditel-nasmert-sbivshij-peshexoda-i-skryvshijsya-s-mesta-dtp.html> (дата обращения 04.04.2018).

<sup>4</sup> Разыскан водитель, скрывшийся с места ДТП в Красногвардейском районе [Электронный ресурс]. URL: <http://news.1777.ru/6773-razyskan-voditel-skryvshij-s-mesta> (дата обращения 04.04.2018).

После задержания проводится предъявление для опознания водителя и его автомобиля свидетелям, потерпевшим. Если потерпевший умер во время транспортировки и или в лечебном учреждении, следует допросить медицинских работников скорой помощи и (или) больницы, которые могут рассказать о том, что говорил потерпевший о ДТП в ходе госпитализации.

Основные типичные версии, которые, как правило, остаются для проверки на последующем этапе расследования:

- вина водителя в нарушении правил дорожного движения: нахождение за рулем в нетрезвом состоянии, неправильный обгон, превышение скорости и т.д.;
- неисправность дороги, отсутствие разметки, недостаточная освещенность;
- техническая неисправность автомобиля (отказ тормозов, рулевого управления, других агрегатов);
- грубая неосторожность потерпевшего;
- случайное стечение обстоятельств;
- инсценировка ДТП для сокрытия другого преступления.

Кроме судебной автотехнической экспертизы на последующем этапе проводятся трасологическая, судебно-химическая и криминалистическая экспертиза материалов, веществ и изделий. Так, трасологическая экспертиза назначается, чтобы идентифицировать транспортное средство по следам протектора шин, частям и деталям, отделившимся во время аварии; определить последовательность возникновения следов, направленность приложения силы при их образовании; уточнить взаимное расположение автомобилей в момент столкновения; определить направление их движения; идентифицировать человека по следам рук, оставленным на рычагах управления и других поверхностях транспортного средства; отождествить целое по частям (по осколкам фарного или лобового стекла, частицам лакокрасочного покрытия). Объектами исследования трасологической экспертизы по делам о ДТП являются следы транспортного средства, оставленные на дорожном покрытии и препятствии, а также предметы и их

части, отделившиеся от транспортного средства и следы от препятствия на самом транспортном средстве.

В сложных ситуациях могут также назначаться комплексные экспертизы: медико-автотехническая, медико-криминалистическая, трасолого-автотехническая и другие в зависимости от конкретных обстоятельств.

Так, Ким О.Д. предлагает проводить комплексную экспертизу по установлению механизма ДТП, которая позволит объединить все традиционные виды судебных экспертиз по делам о дорожно-транспортных происшествиях.<sup>1</sup> В комплексном исследовании применяются знания из судебной медицины, биологии, химии, автотехники. Исходные данные для такой экспертизы могут быть собраны в ходе производства осмотра места происшествия, осмотра транспортного средства, допроса участников ДТП, следственного эксперимента, проверки показаний на месте. Данная экспертиза могла бы проводиться в случае необходимости на последующем этапе расследования, когда исчерпаны возможности других экспертиз.

Как показал анализ следственной практики, наиболее трудоемким и кропотливым является процесс сбора доказательств по уголовным делам, возбужденным по ст. 266 УК РФ «Выпуск в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств лицом, ответственным за техническое состояние транспортных средств, если эти деяния повлекли по неосторожности смерть человека и причинение тяжкого вреда здоровью человека».

*Более года потребовалось следователям следственного отдела ОМВД России по городу Артем, чтобы установить все обстоятельства дорожно-транспортного происшествия, произошедшего в мае 2010 года в районе кафе «Арарат» в поселке Угловое, водитель грузовика НОВО, принадлежащего Уссурийской автотранспортной компании, выехал на полосу встречного движения и протаранил рейсовый автобус, следовавший по маршруту Владивосток-Пограничный. В автобусе находилось 43 пассажира. В результате дорожной аварии 35-летний водитель грузовика*

---

<sup>1</sup> Ким О.Д. Проблемы и пути совершенствования расследования ДТП на основе научных знаний (на материалах следственной и экспертной практики Кыргызстана): дис. ...докт. юрид. наук. Бишкек, 1998. С. 11.

*погиб на месте, пассажиры были засыпаны осколками разбившихся стекол, смяты деформированным от удара корпусом автобуса и получили телесные повреждения различной степени тяжести.*

*В ходе расследования была собрана доказательная база виновности генерального директора ООО «Компания Азия Моторс». Установлено, что 48-летняя жительница Уссурийска, являясь генеральным директором транспортной компании, достоверно зная о том, что в соответствии с законодательством РФ руководители предприятий, независимо от форм собственности, осуществляющих деятельность, связанную с перевозкой пассажиров и грузов, обязаны обеспечивать соответствие технического состояния транспортных средств требованиям безопасности дорожного движения, выпуск в эксплуатацию технически исправных транспортных средств на линию, не организовала выполнение этих условий. Проявив преступное бездействие, генеральный директор позволила выйти на линию грузовику «HOWO» с неисправностями тормозной системы и рулевого управления.<sup>1</sup>*

Итак, характер последующих следственных действий зависит от ситуации, складывающейся после проведения первоначального этапа расследования. Алгоритм действий следователя зависит от объема собранных доказательств вины правонарушителя и его отношения к ним. На данном этапе следователь допрашивает новых свидетелей, назначает различные экспертизы, в том числе повторные и дополнительные, при необходимости проводит очные ставки, следственный эксперимент, предъявление для опознания.

---

<sup>1</sup> 04 февраля 2014 г. Артемовский городской суд признал генерального директора автотранспортного предприятия «Компания Азия Моторс» г. Уссурийск виновной в совершении преступления, предусмотренного ст. 266 УК РФ и назначил условную меру наказания в виде лишения свободы сроком на четыре года.

### **Глава 3. Проблемы использования специальных знаний, возникающие при расследовании и профилактике ДТП, совершенных с участием большегрузных автомобилей**

#### **3.1. Проблемы, возникающие при использовании специальных знаний, и особенности их решения**

Как показал анализ судебно-следственной практики по ст.ст. 264, 266 УК РФ, всё чаще решающую роль в расследовании дорожно-транспортных преступлений с участием большегрузных автомобилей имеют специальные знания. Участие специалистов в следственных действиях и проведение различных экспертиз повышают эффективность расследования преступлений данной категории. В качестве примера значимости специальных знаний можно привести уголовное дело по ч. 5 ст. 264 УК РФ в отношении Грачья Арутюняна, по которому было проведено 70 экспертиз, из них три автотехнические.

Помимо традиционных экспертиз, назначаемых по делам о дорожно-транспортных преступлениях, к которым относятся: судебно-медицинская, ситуалогическая или ситуационная экспертиза (исследование обстоятельств ДТП), транспортно-трасологическая экспертиза (исследование следов и повреждений на ТС и месте ДТП), технико-диагностическая экспертиза (исследование технического состояния транспортных средств), автодорожная экспертиза (исследование дороги и дорожных покрытий на месте ДТП), инженерно-психофизиологическая экспертиза (исследование водителя транспортного средства и других участников ДТП), химическая, дактилоскопическая, металловедческая, КЭМВИ, экспертиза лакокрасочных материалов и лакокрасочных покрытий, экспертиза нефтепродуктов и горюче-смазочных материалов, почвоведческая экспертиза<sup>1</sup>, по делам о ДТП

---

<sup>1</sup> О порядке назначения отдельных видов экспертиз см.: Расследование ДТП / под ред. В.А. Федорова, Б.Я. Гаврилова. М.: Экзамен, 2003; Толстухина Т.В., Вдовина О.П. Возможности экспертных исследований микрочастиц лакокрасочного покрытия и их использование в расследовании ДТП // Известия Тульского государственного университета. Экономические и юридические науки. № 2. Тула: Тульский государственный университет, 2012. С. 78-88.



с участием большегрузов проводятся также и нетрадиционные исследования, такие, например, как полисомнографическое исследование, исследование по определению гипоксического повреждения нейроклеточной субстанции головного мозга и количественных показателей молочной кислоты головного мозга трупа водителя, исследование на полиграфе и некоторые другие.

Конечно, при таком многообразии экспертных исследований у следователя возникают трудности организационного, тактического, методического, процессуального характера. Так, например, наличие современных технических средств на большегрузных автомобилях ставит вопросы обработки, хранения, анализа цифровой информации, её процессуального оформления в ходе расследования автокатастрофы.

Как справедливо отмечает В.В. Яровенко, видеорегистраторы и камеры являются современным способом получения информации, их количество постоянно возрастает, так как они позволяют объективно и технически качественно зафиксировать во времени возникшую ситуацию и обстановку происшествия. Правоохранительные органы всё чаще обращаются к зафиксированной ими информации с целью анализа обстановки происшествия, а также сопоставления показаний участников происшествия, необходимых для производства ситуационных экспертиз<sup>1</sup>.

В связи с этим появилось предложение о введении нового следственного действия «Получение информации с систем видеонаблюдения, видеорегистраторов»<sup>2</sup>. Данное предложение является вполне конструктивным, так как будет способствовать проведению качественных ситуационных экспертиз по дорожно-транспортным преступлениям, в частности для установления последовательности и характера действий участников происшествия, расчета скорости транспортного средства,

---

<sup>1</sup> Яровенко В.В. Техничко-криминалистическое обеспечение фиксации хода и результатов следственного действия // Сборник научных трудов SWorld. Одесса, 2013. Вып. 3. Т. 32. С. 47.

<sup>2</sup> Полещук О.В., Мефодьев А.Ю. Предпосылки возникновения нового следственного действия //Сборник научных трудов SWorld. Одесса, 2013. Т. 28. с. 18.

направления движения пешехода и обстоятельств наезда на него, повреждений деталей автомобиля и деформации кузова и др.<sup>1</sup>

Ещё один прибор, данные которого важны, называется тахограф. Здесь следователю нужна помощь таких специалистов, как обученный сотрудник ГИБДД или мастер сертифицированного тахосервиса со специальным оборудованием. Проведение судебно-тахографической экспертизы не предусматривается в ведомственных нормативных актах, хотя на практике уже встречается.

В результате проведенного опроса удалось установить, что только 8% следователей обращаются за помощью к специалистам при приобщении данных тахографа к материалам уголовного дела, 25 % - не нуждаются в помощи специалиста, 67 % - не используют данные тахографа при расследовании ДТП с участием грузовиков (См. Приложение № 3).

В связи с оснащением транспортных средств аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС<sup>2</sup>, следователю понадобится помощь оператора мобильной связи для выемки информации с навигатора, благодаря чему можно получить данные о маршруте транспортного средства, скорости его перемещения, остановках.

При подготовке к какой-либо экспертизе по делам о дорожно-транспортных преступлениях с участием большегрузных автомобилей следователь должен помнить о том, что ему необходима помощь криминалиста, так как обнаружение, фиксация, изъятие, упаковка материалов и веществ (объектов экспертизы), особенно микрочастиц, отбор образцов требуют применения специальных технических средств и определенных навыков.

---

<sup>1</sup> Яровенко В.В. Некоторые аспекты проведения ситуационной автотехнической экспертизы // Развитие ситуационного подхода в криминалистике: вопросы теории и практики. Материалы Всероссийской научно-практической конференции, посвященной 90-летию профессора Л.Я. Драпкина. Екатеринбург: Уральский государственный юридический университет, 2015. С. 257.

<sup>2</sup> ФЗ от 14.02.2009 № 22-ФЗ (в ред. от 13.07.2015) «О навигационной деятельности», ФЗ от 28.12.2013 № 395-ФЗ (ред. от 13.07.2015) «О государственной автоматизированной информационной системе ЭРА-ГЛОНАСС», Постановление Правительства РФ от 25 августа 2008 № 641 (ред. от 12.12.2016) «Об оснащении транспортных, технических средств и систем аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS».

Как показал опрос экспертов, следователи при назначении экспертиз по рассматриваемой категории уголовных дел допускают ряд ошибок, а, именно, предоставляют недостаточное количество материалов для исследования, неправильно формулируют вопросы и не фиксируют следы на месте происшествия (См. Приложение № 4).

Как отмечает В.Р. Гайнелзянова, очевидны серьезные упущения в фиксации следовой картины места происшествия, характеризующей его механизм, а соответственно и действия его участников. В конечном итоге это выражается в трудностях установления их роли в происшествии и степени виновности<sup>1</sup>.

Как показал анализ уголовных дел и опрос экспертов наиболее распространенными объектами, поступающими на исследование, являются транспортные средства, отдельные узлы и агрегаты, протоколы, схемы, фотографии ДТП (См. Приложение № 4).

Как показал анализ экспертной практики<sup>2</sup>, одним из самых распространенных недостатков, требующий своего скорейшего устранения, является использование экспертами при проведении исследований устаревшей литературы<sup>3</sup>. Из наиболее давних методических рекомендаций в заключениях экспертов встречаются: Судебная транспортно-трассологическая экспертиза. – М.: ВНИИСЭ, 1977<sup>4</sup>; Методические рекомендации по производству автотехнической экспертизы. – М.: ЦНИИСЭ, 1971<sup>5</sup>. Из специальной литературы, посвященной большегрузным автомобилям, используются: Техническое обслуживание и ремонт автомобилей КамАЗ. –

---

<sup>1</sup> Гайнелзянова В.Р. Использование специальных знаний при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Автореферат дис. ... к.ю.н. Челябинск, 2012. С. 3.

<sup>2</sup> Изучено 82 заключения экспертов из архивов Калининградской лаборатории судебных экспертиз Минюста РФ, Алтайской лаборатории судебной экспертизы Минюста РФ, Южного регионального центра судебной экспертизы Минюста РФ г. Ростова-на-Дону, Экспертно-криминалистического центра МВД РФ по Республике Алтай за 2013-2016 годы.

<sup>3</sup> См., например: Судебная автотехническая экспертиза. - М.: ВНИИСЭ, 1980; Транспортно-трассологическая экспертиза по делам о ДТП. - М.: ВНИИСЭ, 1988; Применение специальных технических познаний при расследовании ДТП. - Минск: ВНИИСЭ, 1989; Применение дифференцированных значений времени реакции водителя в экспертной практике. – М.: ВНИИСЭ, 1987.

<sup>4</sup> Заключение эксперта №2987/5-5. Архив Алтайской лаборатории судебной экспертизы Минюста РФ. 2014.

<sup>5</sup> Заключение эксперта №1696/5-5. Архив Алтайской лаборатории судебной экспертизы Минюста РФ. 2016.

М.: Третий Рим, 1997; Ярьсько П.С., Филиппов С.В. Тормозные системы большегрузных автомобилей КамАЗ. – Ярославль, 1989<sup>1</sup>; МАЗ: техническое обслуживание и ремонт. – М.: Третий Рим, 1997. Что касается современных источников, то удалось обнаружить лишь методические рекомендации по скорости движения пешеходов и иных участников дорожного движения<sup>2</sup>. Только один эксперт использовал интернет-ресурсы<sup>3</sup>. Все остальные материалы изданы ещё до действующего в настоящее время ГОСТа «Колесные транспортные средства. Требования к безопасности в эксплуатации и методы проверки»<sup>4</sup>.

Более того, в некоторых экспертных заключениях список использованной литературы не соответствует техническому описанию исследуемого объекта. Также следует отметить, что экспертами нередко применяются устаревшие методики исследования, что является причиной экспертной ошибки. Так, трасологическая методика В. Иларионова 1964 г. в современных условиях уже не применима. Весьма перспективной является методика установления места столкновения автомобилей расчетным путем В.Н. Никонова (Уфимский научный центр РАН). Новые методики используются в МАДИ и ИПК РФЦСЭ при Минюсте России.

На сегодняшний день существуют различные компьютерные программы, внедренные в экспертную практику, и доступен зарубежный опыт проведения подобного рода экспертиз, но большинство современных достижений очень медленно появляются в повседневной экспертной практике.

Так, компьютерные программы, применяемые в практике автотехнических экспертиз, используются в следующих направлениях:

1) исследование и моделирование механизма ДТП;

<sup>1</sup> Заключение эксперта №2988/5-5. Архив Алтайской лаборатории судебной экспертизы Минюста РФ. 2014.

<sup>2</sup> Скорости движения пешеходов и иных участников дорожного движения. – СПб.: РФЦСЭ, 2013.

<sup>3</sup> Заключение эксперта №3826/5-5. Архив Алтайской лаборатории судебной экспертизы Минюста РФ. 2015.

<sup>4</sup> См., например: Краткий автомобильный справочник. – М.: НИИАТ, 1994; Свод методических и нормативно-технических документов в области экспертного исследования обстоятельств ДТП. – М.: ВНИИСЭ, 1993; Транспортно-трассологическая экспертиза по делам о дорожно-транспортных происшествиях. – М.: ВНИИСЭ, 1988; Жилинский Г.В. Экспресс-диагностика систем автомобилей и автобусов на местах дорожно-транспортных происшествий. – Киев: МВД УССР, 1986 и др.

- 2) оценка технической возможности избежать ДТП;
- 3) решение некоторых прикладных задач, имеющих место в работе экспертов-автотехников;
- 4) исследование характера повреждений транспортных средств и других объектов с целью установления взаимного соответствия их повреждений<sup>1</sup>.

Одной из применяемых программ является CARAT-3, CARAT-4<sup>2</sup>, преимуществом которой является развитый по сравнению с другими программными модулями анализ столкновений, позволяющий визуализировать результаты исследования, представить их в более наглядной форме, а также уменьшить вероятность арифметических ошибок. Безусловно, повсеместное внедрение компьютерных технологий способствует более качественному проведению экспертиз, что впоследствии помогает избежать следственных, а затем и судебных ошибок. Конечно, компьютерные технологии не могут заменить эксперта-автотехника, ещё до начала работы с программой у него должна быть определенная логически обоснованная версия. Для того, чтобы эффективно реализовать программный модуль эксперт должен пройти обучение по работе с программой и уметь использовать её возможности. Как справедливо отмечает Н.П. Майлис, в программу подготовки экспертных кадров должны быть включены разделы обязательного изучения компьютерной техники, освоения программных комплексов<sup>3</sup>.

В.Н. Ли разработал программу по 3D-моделированию механизма ДТП «Трёхмерное анимационное моделирование неочевидных происшествий». Идея возникновения визуализированного представления этапов экспертного исследования возникла в связи с перегруженностью заключения эксперта,

---

<sup>1</sup> Митунявичус В.Л. Анализ программного обеспечения, применяемого в практике автотехнических экспертиз // Современное состояние и перспективы развития новых направлений судебных экспертиз в России и за рубежом. Материалы международной научно-практической конференции. – Калининград: Калининградская лаборатория судебной экспертизы Минюста России, 2003. С. 160.

<sup>2</sup> CARAT – Computer Assisted Rekonstruction of Accidents in Traffic (компьютерная реконструкция транспортной аварии).

<sup>3</sup> Майлис Н.П. Судебная экспертиза: реалии и перспективы // Современное состояние и перспективы развития новых направлений судебных экспертиз в России и за рубежом. Материалы международной научно-практической конференции. – Калининград: Калининградская лаборатория судебной экспертизы Минюста России, 2003. С. 15.

которое было сделано в традиционной описательной форме. Мультимедийное иллюстрирование заключения эксперта значительно легче для понимания<sup>1</sup>.

Несмотря на то, что существует ряд компьютерных программ, существенно упрощающих реконструкцию механизма дорожно-транспортного происшествия, в том числе с участием грузовиков, ни одна из них не прошла процедуру утверждения научно-методическим советом ФБУ РФЦСЭ при Минюсте России, что в конечном итоге значительно снижает эффективность расследования данной категории уголовных дел.<sup>2</sup> Только 35 % опрошенных экспертов в ходе производства экспертизы по уголовным делам рассматриваемой категории используют программу Карат-3 (См. Приложение № 4).

Проведенный опрос экспертов показал, что при назначении автотехнической экспертизы следователи довольно часто задают вопросы правового характера, их количество составляет 37 % (См. Приложение № 4).

Например, соответствовали ли действия водителя Правилам дорожного движения; находятся ли нарушения ПДД водителем в причинной связи с ДТП; имело бы место ДТП в случае, если бы водитель не нарушил ПДД; виновен ли водитель в совершении ДТП; определить виновность каждого участника ДТП в процентном соотношении и т.п.

Отвечать на такие вопросы не входит в компетенцию эксперта-автотехника. При внимательном прочтении Правил дорожного движения, которые являются нормативным правовым актом, следователь сам может ответить на них и дать юридическую оценку происшедшему. Пленум Верховного Суда РФ обратил внимание на то, что постановка перед экспертом правовых вопросов, связанных с оценкой деяния, разрешение которых относится к исключительной компетенции органа,

---

<sup>1</sup> Ли В.Н. Трехмерное графическое масштабное моделирование ДТП // Международная конференция «Реконструкция обстоятельств дорожно-транспортного происшествия при проведении судебных экспертиз. Правовые и методические вопросы судебной экспертизы». 24-25 апреля 2008 г. г. Уфа.

<sup>2</sup> Чава И.И., Попов Е.А. Транспортно-трасологическая экспертиза. Учебно-методическое пособие. - М.: Судэкс, 2017. – С. 40.

осуществляющего расследование, прокурора, суда, как не входящих в его компетенцию, не допускается<sup>1</sup>.

Несмотря на разъяснения Пленума ВС РФ в практике назначения автотехнических экспертиз нередко встречается формулировка правовых вопросов. Приведем примеры постановки вопросов, касающихся правовой стороны действий участников ДТП:

- Требованиями каких пунктов Правил дорожного движения должны были руководствоваться водители в рассматриваемой дорожной ситуации?<sup>2</sup>

- Имеются ли в действиях водителя автомобиля Мерседес-Бенц К 011 ТУ-61 несоответствия Правилам дорожного движения, если да, то находятся ли они в причинной связи с фактом ДТП?<sup>3</sup>

Здесь нужно пояснить, что доказывание причинно-следственной связи по рассматриваемой категории уголовных дел вызывает значительные трудности у следователей. Поэтому вопросы подобного рода регулярно встречаются в постановлениях о назначении автотехнической экспертизы. Но они не относятся к компетенции эксперта. В Постановлении Пленума ВС РФ отмечается, что в компетенцию судебной автотехнической экспертизы входит решение только специальных технических вопросов, связанных с ДТП<sup>4</sup>. Установление причинно-следственной связи в ходе расследования дорожно-транспортного преступления возможно только после качественного проведения комплекса следственных действий и оперативно-розыскных мероприятий.

В рамках данного исследования не будем подробно останавливаться на установлении причинной связи по делам о дорожно-транспортных

---

<sup>1</sup> Пункт 4 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 21.12.2010 N 28 «О судебной экспертизе по уголовным делам» // СПС «КонсультантПлюс».

<sup>2</sup> Заключение эксперта №3627/5-1. Архив Алтайской лаборатории судебной экспертизы Минюста РФ. 2014. Заключение эксперта №1/298. Архив ЭКЦ МВД РФ Республики Алтай. 2014 г.

<sup>3</sup> Заключение эксперта №1201-12-13/1. Архив Регионального центра судебных экспертиз и исследований г. Ростова-на-Дону. 2014 г.

<sup>4</sup> Пункт 8 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. (ред. от 24.05.2016) № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения».

преступлениях<sup>1</sup>, отметим только, что специфика причинной связи по данной категории уголовных дел состоит в том, что в силу множественности факторов и наличия опосредственных звеньев в развитии цепи причинности вредные последствия носят, как правило, ситуационный и во многих случаях случайный характер, не всегда адекватный степени тяжести нарушения правил дорожного движения<sup>2</sup>.

Анализ судебно-следственной и экспертной практики показал, что выход экспертами-автотехниками за рамки своей компетенции объясняется тем обстоятельством, что следователи и судьи неправильно формулируют вопросы. В связи с этим необходимо создавать новые современные методические пособия по назначению и проведению автотехнической экспертизы<sup>3</sup>.

Более того, в ходе проведенного опроса 50 % экспертов отметили недостаточное количество специальной литературы по грузовикам, которая необходима для качественного проведения экспертизы. В связи с чем, большинство из них нуждается в дополнительном финансировании для приобретения журналов по данной тематике (См. Приложение № 4).

Помимо уже разработанных экспертных методик, которые применяются в ходе расследования дорожно-транспортных преступлений с участием большегрузных автомобилей, неразработанной считается экспертная методика по проведению ситуационной экспертизы, которая является наиболее сложной.

В ходе проведенного опроса следователей установлено, что ситуационная экспертиза назначается ими при расследовании ДТП с

---

<sup>1</sup> Подробнее об этом: Евтюков С.А., Васильев М.В. Расследование и экспертиза дорожно-транспортных происшествий. СПб., 2004; Суворов Ю.Б. Экспертное исследование обстоятельств ДТП, совершаемых в нестандартных дорожно-транспортных ситуациях или в особых дорожных условиях. М.: РФЦСЭ, 2003; Корчан Н.С. Исследование причинно-следственных связей при расследовании дорожно-транспортных происшествий с помощью судебной автотехнической экспертизы. Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 1991 и др.

<sup>2</sup> Холина Е.А. Установление причинно-следственных связей при производстве судебных экспертиз. Монография. М.: Книга и бизнес, 2012. С. 129.

<sup>3</sup> См., например: Чава И.И. Судебная автотехническая экспертиза. М.: СУДЭКС, 2014.



участием большегрузных автомобилей по 32 % уголовных дел (См. Приложение № 3).

Как отмечает Е.Н. Холопова, потребность в назначении ситуационной экспертизы возникает в обобщенных и сложных случаях, в ситуациях информационной неопределенности, когда требуется реконструировать событие происшествия, определить последовательность действий его участников при различных условиях; восстановить взаимосвязь всех преобразованных состояний объекта, свести их в систему; определить обстоятельства, которые практически невозможно установить без научно-технических или другого рода исследований с применением специальных знаний; выявить и установить различные обстоятельства, элементы события преступления, пространственно-временные и причинно-следственные связи между объектами и явлениями<sup>1</sup>.

Проведенный опрос следователей показал, что 85% из них испытывают трудности при постановке вопросов в ходе назначения экспертиз по рассматриваемой категории уголовных дел (См. Приложение № 3). Опрошенные эксперты отмечают, что 23 % следователей неправильно формулируют вопросы по рассматриваемой категории уголовных дел (См. Приложение № 4).

Предлагаем сформулировать основные вопросы, которые следователь может поставить перед экспертом при назначении ситуационной экспертизы:

- Какова была скорость движения транспортного средства в момент возникновения опасности?
- Какова длина тормозного пути и (или) остановочного пути транспортного средства в условиях места ДТП, движущегося с определённой скоростью?
- Какая скорость транспортного средства обеспечивала безопасность движения в данной дорожной обстановке?

---

<sup>1</sup> Холопова Е.Н. Ситуационная экспертиза: понятие, значение и возможности использования// Ситуационный подход в юридической науке и практике: современные возможности и перспективы развития. Материалы Международной научно-практической конференции, посвященной 15-летию научной школы криминалистической ситуалогии БФУ им. И.Канта / под ред. Т.С. Волчецкой. – Калининград: БФУ им. И.Канта, 2017. – С. 235-236.

- Какое время необходимо для остановки транспортного средства в данных дорожных условиях?
- Какова продолжительность времени нахождения пешехода в опасной зоне при соответствующем темпе движения?
- На каком расстоянии от места ДТП находилось транспортное средство в момент возникновения опасности для движения?
- На каком расстоянии от места наезда находилось транспортное средство, когда водитель фактически приступил к процессу торможения?
- На каком расстоянии от места ДТП находился пешеход в момент, когда транспортное средство находилось от места ДТП на расстоянии, равном остановочному пути?
- Где находилось место наезда на пешехода исходя из характера и расположения следов на месте ДТП?
- Каково было взаимное расположение транспортного средства и пешехода в момент наезда (первоначального и последующих контактов)?
- Располагал ли водитель технической возможностью предотвращения наезда на пешехода с момента начала его движения по пути, указанному в исходных данных при заданной скорости движения (расчетной скорости; допустимой скорости для данных дорожных движений)?
- Соответствуют ли с технической точки зрения механизму происшествия показания водителя, пешехода, свидетеля относительно элементов ДТС?

Отличительной чертой ситуационной экспертизы является необходимость применения специальных знаний из различных областей науки для анализа, как отдельных элементов события, механизма преступления так и деталей ситуации. При этом в большинстве случаев только сам эксперт, как сведущее лицо, способен определить, какие сведения ситуационного характера необходимы ему для поставленных перед ним вопросов. Это обстоятельство вызывает необходимость привлечения специалиста с начальных этапов расследования преступления для выявления,

фиксации обстоятельств, имеющих отношение к будущей ситуационной экспертизе.<sup>1</sup>

Итак, в ходе изучения уголовных дел и проведения опроса экспертов, были выявлены значительные трудности, связанные, прежде всего, с отсутствием современных приборов, компьютерных программ для проведения экспертиз по дорожно-транспортным преступлениям, совершенным с участием грузовиков (77 % экспертов оценивают укомплектованность экспертного учреждения необходимым оборудованием на 25 %); недостаточным количеством специальной литературы и выделяемых денежных средств на их приобретение; ошибками, допускаемыми следователями при назначении экспертиз. В 46% уголовных дел не были зафиксированы следы дорожно-транспортного преступления, 19 % следователей представляют недостаточное количество материалов на экспертизу, в 23 % случаев неправильно сформулированы вопросы в постановлении о назначении экспертизы (См. Приложение № 4). Кроме того, эксперты отмечают незначительное количество видеозаписей развития дорожно-транспортной ситуации, предоставляемых следователями на исследование, несмотря на существование системы видеонаблюдения «Безопасный город» и техническое оснащение большегрузных автомобилей.

---

<sup>1</sup> Холопова Е.Н. Ситуационная экспертиза: понятие, значение и возможности использования// Ситуационный подход в юридической науке и практике: современные возможности и перспективы развития. Материалы Международной научно-практической конференции, посвященной 15-летию научной школы криминалистической ситуалогии БФУ им. И.Канта / под ред. Т.С. Волчецкой. – Калининград: БФУ им. И.Канта, 2017. С. 236.

### **3.2. Криминалистическая профилактика ДТП, совершенных с участием большегрузных автомобилей**

Представляется, что незаслуженно мало внимания уделяется вопросам криминалистической профилактики в частных методиках расследования. Хотя первые идеи о применении криминалистических средств профилактики преступлений появились уже в 60-е годы XX века в трудах таких ученых-криминалистов как Р.С. Белкин, А.И. Винберг, А.Н. Васильев, Г.Г. Зуйков, В.П. Колмаков, В.П. Лавров, С.П. Митричев, Н.А. Селиванов, Н.П. Яблоков. Концепция о криминалистической профилактике преступлений нашла поддержку среди ряда ученых, к которым, прежде всего, относятся Т.В. Аверьянова, В.В. Агафонов, А.Ф. Волынский, В.А. Образцов, Е. Р. Россинская и другие. Однако разработка криминалистических средств, приемов и методов профилактики преступлений до сих пор не получила своего должного развития. Хотя, например, криминалистическая методика вне всяких сомнений обладает вполне серьезными профилактическими возможностями.

Как отмечает профессор Н.П. Яблоков, в подавляющем большинстве учебников криминалистики вопросам криминалистической профилактики преступлений не уделяется никакого внимания. Между тем эти вопросы требуют серьезного научного внимания со стороны широкого круга ученых и разработки ими методических рекомендаций для успешного проведения профилактической деятельности следователями в ходе самого расследования преступлений и по его результатам<sup>1</sup>.

По мнению профессора Р.С. Белкина, криминалистическая профилактика – это деятельность по выявлению обстоятельств,

---

<sup>1</sup> Яблоков Н.П. Некоторые проблемы отечественной криминалистики в свете сегодняшнего времени // Современная криминалистика: проблемы, тенденции, перспективы. Материалы Международной научно-практической конференции, посвященной 90-летию профессора Н.П. Яблокова. – М.: МАКС Пресс, 2015. С. 24.

способствовавших совершению преступления и разработке мер по их устранению<sup>1</sup>.

В.В. Вандышев под криминалистической профилактикой в первую очередь подразумевал практическую деятельность правоохранительных органов по предупреждению правонарушений с помощью криминалистических средств, приемов и методов<sup>2</sup>.

Исследований по криминалистической профилактике проводится явно недостаточно, особенно в области методики расследования отдельных видов преступлений<sup>3</sup>.

Наиболее подробно виды, методы и средства криминалистической профилактики в структуре методики расследования рассматриваются в монографии Н. П. Яблокова. Как правильно отмечает ученый без активного и профессионального осуществления методов криминалистической профилактики трудно рассчитывать на успех в противодействии преступности<sup>4</sup>. Ещё не используемые криминалистические ресурсы в профилактической деятельности правоохранительных органов выявлены Оровер В.А. и Хитренко Ю.Н.<sup>5</sup>

Криминалистическая профилактическая деятельность делится на два вида: следственную и экспертную профилактику<sup>6</sup>. У истоков экспертной профилактики стоял И.Я. Фридман<sup>7</sup>. Он один из первых описал возможность использования специальных знаний сотрудников экспертных учреждений в профилактической работе, наличие экспертных методов предупреждения

<sup>1</sup> Белкин Р. С. Криминалистическая энциклопедия. – М.: Мегатрон XXI, 2000. С. 176.

<sup>2</sup> Вандышев В. В. Криминалистическая профилактика в системе криминалистики // Правоведение. 1982. № 2. С. 86–90.

<sup>3</sup> Махтаев М.Ш. Проблемы криминалистического обеспечения предупреждения преступлений: дисс. ...докт. юрид. наук. М., 2001; Косов А.В. Предупреждение преступлений с помощью технико-криминалистических средств: дисс. ...канд. юрид. наук. Владимир, 2004; Косов Д.В. Тактические приемы и криминалистические методы профилактики преступлений: дисс. ...канд. юрид. наук. Владимир, 2007; Федоренко А.Ю. Криминалистическая техника в предупреждении и пресечении противодействия раскрытию и расследованию преступлений: дисс. ...канд. юрид. наук. М., 2001.

<sup>4</sup> Яблоков Н.П. Криминалистическая методика расследования: история, современное состояние и проблемы. М.: Инфра-М, 2016. С. 159-173.

<sup>5</sup> Оровер В.А., Хитренко Ю.Н. Использование криминалистических методов предупреждения преступлений. – М.: Юрлитинформ, 2011.

<sup>6</sup> Криминалистика / Отв. ред. проф. Н. П. Яблоков. – М.: Юрист, 1999. С. 110.

<sup>7</sup> Фридман И.Я. Судебная экспертиза и вопросы предупреждения преступлений: Дисс. ... докт. юрид. наук. - М., 1973.

преступлений и других правонарушений, раскрыл профилактическую работу экспертных учреждений, которые ориентируются на оказание помощи следователям и судьям в выявлении конкретных обстоятельств, способствовавших совершению преступлений. И.А. Алиев обосновал необходимость формирования теории экспертной профилактики<sup>1</sup>, определил её функции, принципы, содержание, структуру, сформулировал понятие экспертной профилактики и экспертно-профилактической деятельности, рассмотрел организацию экспертной профилактики по структурно-функциональному признаку. Ученый исследует правовые, организационные и методические проблемы экспертной профилактической деятельности, дает практические рекомендации по решению профилактических задач при производстве некоторых видов экспертиз, в том числе автотехнической экспертизы. Нельзя не вспомнить и работы Д.П. Поташник о предупреждении преступлений по материалам экспертиз.<sup>2</sup> В своем исследовании она обосновывает роль экспертных учреждений в раскрытии преступлений, значение помощи экспертов следственным и судебным органам в выявлении обстоятельств, способствующих совершению преступлений, а также дает рекомендации по их устранению на основе обобщения экспертной практики, что имеет важное профилактическое значение.

Одним из первых, кто обратил внимание на профилактику дорожно-транспортных происшествий, является М.З. Эфендиев<sup>3</sup>. Здесь также следует упомянуть работу В.И. Жулева<sup>4</sup>, а также Н.П. Яблокова в соавторстве с Ю.Н. Багдасаряном<sup>5</sup>. Более пристальное внимание вопросам профилактики ДТП

---

<sup>1</sup> Алиев И.А. Проблемы экспертной профилактики. – Баку, 1991.

<sup>2</sup> Поташник Д.П. Предупреждение преступлений по материалам криминалистических экспертиз. Автореф. дисс. ...канд. юрид. наук. – Томск, 1964; Поташник Д.П. Предупреждение преступлений и судебная экспертиза. – М.: Юридическая литература, 1968.

<sup>3</sup> Эфендиев М.З. Профилактика автодорожных происшествий в деятельности экспертного учреждения // Вопросы судебной экспертизы. 1966. № 3; Эфендиев М. З. Деятельность учреждений судебной экспертизы по предупреждению дорожно-транспортных происшествий: по материалам Дагестанской АССР: автореф. дис. ...канд. юрид. наук. М., 1967.

<sup>4</sup> Жулев В.И. Предупреждение дорожно-транспортных преступлений. – М.: Юридическая литература, 1989.

<sup>5</sup> Яблоков Н.П., Багдасарян Ю.Н. Криминалистические особенности ДТП и их предупреждение. – Ереван, 1990.

уделяется техническими науками<sup>1</sup>. Отдельные исследования по данному вопросу есть в медицине<sup>2</sup> и единичные в педагогике<sup>3</sup> и юридической психологии<sup>4</sup>. Однако, отсутствуют диссертационные работы, посвященные профилактике дорожно-транспортных преступлений, совершенных с участием большегрузных автомобилей. Необходимость такого исследования не вызывает сомнений, так как последствия рассматриваемых автокатастроф всегда тяжкие и требуют принятия комплекса мер профилактического характера в целях их предупреждения.

Пристальное внимание прессы, социальных сетей и общественности к расследованию ДТП с тяжкими последствиями побуждает законодателя к внесению изменений и дополнений в нормативные акты.

*Примером является реагирование депутатов Государственной Думы, Правительства РФ, ГИБДД на автокатастрофу 2013 года в Подмоскowie на автодороге Подольск – А101 когда КамАЗ столкнулся с рейсовым автобусом ЛиАЗ, в результате чего 18 пассажиров погибли, в том числе двое детей, 40 получили травмы различной степени тяжести. После вынесения приговора Троицким судом г. Москвы 04 августа 2014 года, в котором водитель КамАЗа из Армении 46-летний Грачья Арутюнян (гастарбайтер) был признан виновным по ч. 5 ст. 264 УК РФ, были внесены поправки, согласно которым для граждан иностранных государств, желающих трудоустроиться на рынке пассажирских и грузоперевозок, стало необходимым получать водительские удостоверения российского образца. Кроме того, для снижения аварийности на дорогах и повышения*

<sup>1</sup> См., например, Зеленцов М.В. Повышение уровня безопасности движения в городах на основе нейросетевых и дискриминантного методов анализа ДТП. Дисс. ... канд. технич. наук. - Липецк, 2010; Николаева Р.В. Исследование аварийности на автомобильных дорогах Республики Татарстан. Дисс. ... канд. технич. наук. - М., 2011; Эвленов Р.Г. Разработка мероприятий по повышению безопасности дорожного движения: на примере республики Дагестан. Автореф. дис. ... канд. технич. наук. – М., 2007; Тарасова М. А. Разработка экспресс-методики установления одновременности образования коррозионных повреждений при оценке технического состояния кузова автомобиля. Автореф. дис. ... канд. технич. наук. – Волгоград, 2015; Сенин С.А. Разработка методики повышения эффективности системы реагирования при возникновении экстремальных ситуаций ДТП на основе телематической технологии. Автореф. дис. ... канд. технич. наук. – М., 2015.

<sup>2</sup> См., например, Ганжурова Б.Ц. Совершенствование медико-организационных мероприятий оказания первой помощи пострадавшим в ДТП. Автореф. дис. ... канд. мед. наук. – М., 2008; Губайдуллин М.И. Судебно-медицинская оценка степени вреда здоровью и дефектов оказания медицинской помощи на госпитальном этапе пострадавшим в ДТП. Автореф. дис. ... докт. мед. наук. - М., 2014; Кузьмин А.Г. Научное обоснование организации оказания специализированной медицинской помощи лицам, пострадавшим в ДТП в крупной области Северо-Западного федерального округа РФ: на примере Вологодской области. Автореф. дис. ... докт. мед. наук. - СПб., 2014.

<sup>3</sup> См., например, Горская А.В. Педагогическая профилактика детского дорожно-транспортного травматизма в современном мегаполисе. Дисс. ... канд. пед. наук. - СПб., 2004.

<sup>4</sup> См.: Шипшин С.С. Судебно-психологическая экспертиза психического состояния водителя по делам о ДТП. Дис. ... канд. психол. наук. – М., 1998.

*уровня подготовки водителей были разработаны положения об ужесточении правил сдачи экзамена на водительские права. В обсуждении нового регламента о получении водительских удостоверений участвовали, в том числе, автолюбители и автошколы.*

В экспертной профилактике следует различать профилактическую деятельность эксперта и экспертного учреждения. Так, эксперт, обладая правом экспертной инициативы<sup>1</sup>, может высказать свое мнение по поводу выявленных причин и условий, способствующих совершению преступления, а также сделать профилактические предложения, даже в том случае, когда следователь не сформулировал вопрос профилактического характера. В свою очередь, экспертное учреждение, накопив достаточные данные в ходе проведения экспертиз, может разработать рекомендации профилактического характера и обратиться в компетентные государственные органы или частные компании с профилактическими предложениями. Кроме того выделяют процессуальную и непроцессуальную форму экспертной профилактики. К непроцессуальной нужно отнести:

- справочно-консультационная деятельность,
- обобщение и анализ экспертной практики,
- изучение и обобщение практики применения криминалистических средств и методов,
- проведение теоретических и экспериментальных исследований,
- проведение занятий с должностными лицами соответствующего министерства, ведомства,
- участие в профилактических мероприятиях.

Профилактическая функция в процессуальной форме выражается, во-первых, в участии специалиста при проведении таких следственных действий, как осмотр места дорожно-транспортного преступления и следственный эксперимент; во-вторых, при производстве экспертиз.

---

<sup>1</sup> Право эксперта указать в своем заключении на имеющие значение для дела обстоятельства, по поводу которых ему не были заданы соответствующие вопросы, указать на более конкретную форму фактов, по поводу которых следователем поставлен вопрос в общей форме, а также сообщить о выявленных в процессе исследования новых, не указанных в соответствующем вопросе аспектах фактов.



Так, в силу своих специальных знаний специалист в ходе осмотра места ДТП способен осуществить анализ информационного содержания обнаруженных следов, применить специальные технические средства. Оказывая помощь следователю, он обеспечивает изъятие объектов, подлежащих последующему экспертному исследованию, а также их надлежащее процессуальное закрепление. Кроме того, ориентирует следователя на перспективу исследования вещественных доказательств. То есть практическая помощь следователю оказывается не только в выявлении, фиксации, изъятии доказательств, но и в определении дальнейшего направления их использования в расследовании ДТП. Специалист оказывает следователю справочно-консультационную помощь в формулировании конкретных вопросов диагностического, классификационного, ситуационного, идентификационного характера. Безусловно, вопросы должны быть ясными, четкими, исключающими их неоднозначное толкование, и что немаловажно не должны выходить за пределы компетенции эксперта. Помощь специалиста по делам о расследовании ДТП с участием большегрузных автомобилей трудно переоценить, о чем свидетельствуют результаты проведенных опросов (См. Приложения № 3 и № 4).

В любом случае важно взаимодействие следователя и эксперта. В ходе производства экспертизы эксперт может выявить причины и условия, способствующие совершению преступления, о чем он указывает в своем заключении. Часть 2 статьи 73 УПК РФ указывает на выявление обстоятельств, способствовавших совершению преступления, в ходе производства по уголовному делу. Такие обстоятельства устанавливаются либо при ответе на вопросы следователя, либо по собственной инициативе. Но возможности эксперта в выработке профилактических рекомендаций ограничиваются пределами его специальных знаний и материалами, которые предоставляются следователем по конкретному уголовному делу. Конечно, следователь и суд обладают более широкими профилактическими

полномочиями. Так, например, установив обстоятельства, способствовавшие совершению преступления, дознаватель, руководитель следственного органа, следователь вправе внести в соответствующую организацию или соответствующему должностному лицу представление о принятии мер по устранению указанных обстоятельств (ч. 2 ст. 158 УПК РФ). Представление может выноситься на любом этапе предварительного следствия и по нему должны быть приняты необходимые меры в месячный срок. После получения ответа следователь, ознакомившись с ним, может признать предпринятые меры недостаточными, тогда он должен информировать об этом вышестоящего руководителя и прокурора.

В ходе изучения материалов уголовных дел было выявлено ряд представлений, носящих формальный характер. *Так, например, следователь рекомендовал провести профилактическую беседу с водителями, работающими в организации на предмет строгого соблюдения Правил дорожного движения*<sup>1</sup>. Считаю, что данное предложение носит общий характер и не связано с причинами и условиями расследуемого ДТП. В свою очередь руководитель организации, получив такое предписание, также может ограничиться беседой с водителями и сообщить об исполнении следователю. Вместе с тем он может проявить инициативу и принять более конкретные меры для того, чтобы впоследствии подобного рода ДТП не совершались.

Ещё один пример представления о принятии мер по устранению обстоятельств, способствовавших совершению преступления, которое, на наш взгляд, носит общий характер и не относится к конкретному уголовному делу. *Одним из условий совершения преступления, выявленное следователем, стал слабый контроль сотрудников ГИБДД за соблюдением водителями транспортных средств Правил дорожного движения на соответствующем участке дороги*<sup>2</sup>. Очевидно, что профилактическая работа в данном

---

<sup>1</sup>Уголовное дело № 1-669/2015 по ч. 3 ст. 264 УК РФ. Архив Центрального районного суда г. Барнаула Алтайского края. 2015 г.

<sup>2</sup> Уголовное дело № 1-439/2015 по ч. 1 ст. 264 УК РФ. Архив Новочеркасского городского суда Ростовской области. 2015.

конкретном случае ограничилась оперативным совещанием Начальника областного ГИБДД со своими подчиненными и не явилась эффективной.

Более того, суды при установлении обстоятельств, способствовавших совершению преступлений, ответственность за которые предусмотрена ст. 264 УК РФ могут обратить внимание соответствующих организаций и должностных лиц на обстоятельства и факты нарушения закона, требующие принятия необходимых мер для их устранения, путем вынесения частного определения (постановления)<sup>1</sup>.

Один из положительных примеров по принятию эффективных мер профилактики.

*Прокуратура Ханты-Мансийского автономного округа провела комплекс надзорных мероприятий в рамках расследования причин и обстоятельств ДТП 4 декабря 2016 года под Ханты-Мансийском, когда столкнулись автобус, два грузовика и два легковых автомобиля. Были выявлены факты ненадлежащего исполнения должностных обязанностей со стороны организаторов спортивных соревнований и сотрудников ГИБДД. В Югре было проинспектировано 83 муниципальных учреждения физической культуры и спорта, к ответственности привлечены 30 должностных лиц.*

*Межведомственная группа, в которую вошли представители МВД, ГИБДД, профильных ведомств, представители общественности, по итогам проверок, проведенных после резонансного ДТП, в котором погибли 12 человек, в том числе 10 детей, разработала совместный приказ, регулирующий междугородние перевозки детей на территории Ханты-Мансийского автономного округа, что несомненно будет способствовать предотвращению дорожно-транспортных преступлений.*

Профилактическая деятельность эксперта регулируется, в том числе, ведомственными нормативными актами. Так, Инструкцией по организации производства судебных экспертиз в экспертно-криминалистических подразделениях органов внутренних дел РФ<sup>2</sup> предусмотрено, что в случае выявления при производстве экспертиз условий, способствующих совершению преступлений и административных правонарушений, руководитель организует подготовку предложений, направленных на их

<sup>1</sup> Пункт 14 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. (в ред. от 24.05.2016) № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения».

<sup>2</sup> Приказ МВД России от 29 июня 2005 г. № 511 (ред. 18.01.2017) «Вопросы организации производства судебных экспертиз в экспертно-криминалистических подразделениях органов внутренних дел РФ» // СПС «КонсультантПлюс».

устранение, которые оформляются отдельным документом и направляются лицу (органу), назначившему экспертизу (п. 44).

Следует согласиться с Ю.Г. Коруховым, который к профилактическим рекомендациям эксперта относит: 1) уведомление об обстоятельствах, способствовавших совершению преступления, или вывод (заключение), включающий предлагаемые экспертом меры по устранению обстоятельств, способствовавших совершению преступлений; 2) составленное на основе обобщений экспертной, следственной и судебной практики или проведенных научных исследований сообщение о выявленных обстоятельствах, способствующих совершению преступлений, и возможных мерах по устранению этих обстоятельств<sup>1</sup>.

Изучение уголовных дел по делам о дорожно-транспортных преступлениях, совершенных с участием большегрузных автомобилей и опрос следователей и экспертов показал, что состояние профилактической работы по конкретному ДТП, включая экспертную профилактику, свидетельствует о её низкой эффективности. Как правило, отсутствует достаточный уровень организации профилактической работы, многие аспекты деятельности формализованы, действия экспертов и следователей разобщены, нет взаимной заинтересованности в результатах профилактической работы. Одна из ошибок, которую допускает следователь при назначении экспертиз по делам о ДТП с участием большегрузных автомобилей, заключается в том, что очень редко и мало ставится вопросов профилактического характера. Опрос также показал, что эксперты не используют широкие возможности права экспертной инициативы в плане профилактики по конкретному уголовному делу о крупном ДТП. Очевидно, что заинтересованность в проявлении инициативы у экспертов низкая. Профилактическая деятельность сотрудников правоохранительных органов также нуждается в активизации.

---

<sup>1</sup>Корухов Ю.Г. Словарь основных терминов судебных экспертиз. М.: СУДЭКС, 2014. С. 59.

Так, например, в результате изучения ряда уголовных дел и проведения экспериментов в ходе производства автотехнической экспертизы была выявлена одна из причин дорожно-транспортных преступлений с участием большегрузных автомобилей – наличие «слепой зоны» у грузовиков. В связи с тем, что кабина грузового автомобиля располагается высоко над дорогой, из нее хорошо видно вдаль, а вот пространство непосредственно впереди под кабиной и справа от нее с водительского кресла грузовика не видно совсем. Это пространство и называется «слепой» зоной обзора у грузовика. Большинство владельцев легковых автомобилей и пешеходов даже не догадываются об этом.

Приведу пример из практики ГИБДД УМВД РФ по Калининградской области, подтверждающий влияние «слепой зоны» на наезд грузовых автомобилей на пешеходов:

*03 ноября 2015 года в 17:40 в г. Калининграде на ул. Магнитогорская, д. 7 водитель ДАФ XF 105.510г/н P064CM/39 с полуприцепом НЕФАЗ АН1750/39 Н.М. Столяров 24.03.1963г.р., работник ООО «Терминал», водительское удостоверение 39ОН247372, категории «ВСЕ», водительский стаж с 2009 года, при въезде на территорию силикатного завода при начале движения допустил наезд на С.И. Агафонова 10.03.1959г.р., работник ООО «Силикатный завод», который находился спереди автомобиля, вне поля зрения водителя. От полученных травм С.И. Агафонов скончался на месте происшествия.*

Ещё один пример, убедительно доказывающий необходимость оснащения грузовых автомобилей дополнительными зеркалами, позволяющими уменьшить "слепую" зону при вождении большегрузных автомобилей и автопоездов.

*Так, свидетель А.П. Элизбарян дал показания о том, что "...во встречном направлении стоял грузовой автомобиль "Мерседес-Бенц". Перед указанным автомобилем по проезжей части стала переходить женщина, примерно в 10 см от бампера автомобиля. В этот момент грузовой автомобиль начал движение. Женщина несколько раз стукнула по кабине автомобиля и упала под левое переднее колесо грузовика."<sup>1</sup> Свидетель А.С. Романов дал показания, что "... пожилая женщина переходила проезжую часть перед кабиной грузового автомобиля, примерно в 15 см от бампера,*

---

<sup>1</sup> Уголовное дело № 357591 по ч. 1 ст. 264 УК РФ. Архив ГСУ ГУ МВД России по Ростовской области. 2015 г. л.д.131.

*держась за кабину грузовика. Когда женщина была посередине кабины грузовика, он начал движение вперед..."<sup>1</sup> На данном грузовике "Мерседес-Бенц 1843" государственный регистрационный знак К 011 ТУ отсутствовало зеркало переднего обзора.*

В последние пять лет производители грузовой техники Скания, Вольво, ДАФ и некоторые другие по умолчанию (т.е. входит в комплект поставки грузовика) комплектуют транспортные средства данным видом зеркал. Однако, из работающих на российских дорогах 6 млн. грузовых автомобилей и автопоездов укомплектованность такими зеркалами ничтожно мала. Поэтому обозначенная проблема требует своего разрешения, прежде всего, путем внесения соответствующих изменений и дополнений в Правила проведения технического осмотра транспортных средств<sup>2</sup>.

Для решения данной проблемы, выявленной в ходе проведенного исследования, диссертант принял участие в разработке межгосударственного стандарта ГОСТ 33997-2016 «Колесные транспортные средства. Требования к безопасности в эксплуатации и методы проверки», в котором были учтены рекомендации по установке наружного зеркала переднего обзора на большегрузные автомобили с целью предотвращения гибели и ранений наиболее уязвимых категорий участников дорожного движения – пешеходов и велосипедистов, попадающих в «слепую зону» грузовика.<sup>3</sup> Предложения автора были поддержаны экспертами ведущих российских институтов в области автомобильной техники (НАМИ и МАДИ г. Москвы), что позволило отечественный ГОСТ привести в соответствие с требованиями европейских стандартов.

Очевидно, оснащение грузовых автомобилей дополнительными зеркалами, парктрониками и видеокамерами будет способствовать повышению безопасности дорожного движения и сохранит немало жизней.

---

<sup>1</sup> Уголовное дело № 357591 по ч. 1 ст. 264 УК РФ. Архив ГСУ ГУ МВД России по Ростовской области. 2015 г. л.д.130.

<sup>2</sup> Постановление Правительства РФ от 5 декабря 2011 г. № 1008 (ред. от 12.02.2018) «О проведении технического осмотра транспортных средств» // СПС «КонсультантПлюс».

<sup>3</sup> Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 18 июля 2017 г. № 708-ст межгосударственный стандарт ГОСТ 33997-2016 введен в действие в качестве национального стандарта РФ с 1 февраля 2018 г.

Полагаем, что эффективность криминалистической профилактики возможна при соблюдении следующих принципов: своевременность, оперативность, достижение реального профилактического эффекта, контроль за осуществлением профилактических мероприятий, целесообразность и приемлемость профилактических рекомендаций, отлаживание взаимодействия экспертов со следственными и оперативными работниками, обеспечение обратной связи между правоохранительными органами и экспертными учреждениями.

Динамику взаимодействия следователя и эксперта можно проследить поэтапно: подготовка, назначение, проведение экспертизы, разрешение ходатайств эксперта, пояснения следователя по поводу обстоятельств дела, доведение до эксперта новых данных, уточнение поставленных вопросов и своевременная постановка дополнительных. И, наконец, последний этап, помощь следователю в оценке экспертного заключения.

При соблюдении такого тесного взаимодействия, на наш взгляд, ошибки со стороны следователя минимизируются. Типовые следственные ошибки, которых можно избежать: постановка перед экспертом шаблонных вопросов без учета конкретной ситуации, представление на экспертизу неоправданно большого количества предметов, неправильная упаковка предметов.

Здесь нужно упомянуть, что ошибки следователей приводят к назначению повторной или дополнительной экспертизы, что затягивает сроки предварительного следствия, а иногда приводит к утрате доказательственного значения полученных экспертным путем результатов<sup>1</sup>.

Экспертная профилактика возможна по материалам автотехнической, трасологической и психофизиологической экспертиз. Практика проведения указанных экспертиз по делам о дорожно-транспортных преступлениях показывает, что следователи не в полном объеме знакомы с современными

---

<sup>1</sup> Использование специальных знаний при расследовании преступлений./Под ред. А.И. Бастрыкина. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2016. С. 52.

возможностями данных исследований, в связи с чем следует повышать их квалификацию.

В результате проведения автотехнических и трасологических исследований нередко устанавливается техническая причина дорожно-транспортного преступления, что имеет весьма существенное значение для организации профилактической работы. ДТП совершается, например, вследствие технических неисправностей или поломок различных деталей тормозной системы, рулевого управления, ходовой части и др. При этом весьма важное значение имеет вопрос о давности образования имеющихся повреждений деталей относительно момента происшествия.

Поэтому нужно рекомендовать эксперту анализировать состояние транспортных средств до совершения ДТП, исправность при прохождении технического осмотра, что поможет сделать вывод о техническом состоянии транспортного средства до момента совершения происшествия. В свою очередь, следователь должен предоставить эксперту документ о техническом осмотре транспортного средства и протоколы его испытания при прохождении технического осмотра у аттестованных операторов технического осмотра<sup>1</sup>.

*Так, например, грузовой автомобиль МАЗ с госномером М287НУ/39 был технически неисправен за три месяца до ДТП, пройдя технический осмотр на станции техосмотра, но, несмотря на это, был выпущен на линию.*

Возможности профилактики по материалам трасологических и автотехнических исследований, прежде всего, могут быть сведены к выявлению: отступлений от технических требований, предъявляемых к эксплуатируемым транспортным средствам; технических недостатков при ремонте транспортных средств; конструктивных дефектов отдельных узлов и деталей.

---

<sup>1</sup> Попов Е.А. Проблема экспертных ошибок и их профилактика (на примере автотехнических экспертиз) // 4-ый Балтийский юридический форум «Закон и правопорядок в третьем тысячелетии». Материалы международной научно-практической конференции / под ред. С. В. Векленко. – Калининград: Калининградский филиал СПбУ МВД России, 2016. С.80-81.



При выявлении причин дорожно-транспортных преступлений с участием большегрузных автомобилей следователю следует рекомендовать предоставлять эксперту криминалистически значимую информацию с тахографов (бортовых самописцев) о скорости движения транспортного средства, времени его работы, режиме труда и отдыха водителя. В этом случае можно рассчитывать на объективное заключение.

Изучение материалов экспертной практики по расследуемой категории уголовных дел показало, что эксперты допускают ошибки: не всегда полностью исследуют техническое состояние транспортных средств, в результате чего заключение не отражает реальную картину состояния их узлов и агрегатов. Также выявлено, что эксперты иногда забывают использовать необходимые для исследования приборы.

*Так, например, в ходе проведения экспертизы проверка тормозной жидкости была произведена без рефрактометра, определяющего качество тормозной жидкости.*

Когда прибор указан в экспертном заключении, не всегда есть информация о его поверке в органах стандартизации и метрологии.

Представляется, что наиболее ценной с точки зрения принятия профилактических мер является ситуационная экспертиза, которая позволяет не только исследовать дорожно-транспортную ситуацию, но и провести реконструкцию события происшествия. Ещё одно неоспоримое преимущество перед другими экспертизами состоит в том, что ситуационная экспертиза по делам о дорожно-транспортных преступлениях в большей мере соответствует предмету доказывания. Следовательно, после проведения такой экспертизы по ДТП с участием большегрузов можно дать рекомендации по предполагаемым действиям в подобных ситуациях (алгоритм), особенно это важно при возникновении нестандартных дорожно-транспортных ситуаций. Если в уголовном деле назначена ситуационная экспертиза, это свидетельствует о высоком качестве расследования, ведь она является довольно сложной, поэтому редко назначается. Очевидно, что назрела необходимость в подготовке экспертов, специализирующихся на проведении

ситуационных экспертиз.

Гораздо чаще ситуационная экспертиза проводится в рамках комплексной. На сегодняшний день, как свидетельствует судебно-следственная практика, данная экспертиза наиболее эффективна для решения прикладных задач расследования преступлений, связанных с совершением дорожно-транспортных преступлений с участием большегрузов. Комплексная экспертиза проводится специалистами в различных областях знаний: в области автотехники, трасологии, судебной медицины, физиологии, психологии, дорожного строительства. Когда вопросы, интересующие следователя, не могут быть разрешены экспертом одной специальности, комплексная судебная экспертиза является незаменимой. Исходя из анализа экспертной практики, наиболее распространенной является комплексная медико-автотехническая экспертиза.

Успех как комплексной, так и ситуационной экспертизы в основном зависит от полноценности и достаточности исходных данных, которые предоставляются в распоряжение эксперта. По нашим исследованиям, их количество может варьироваться от 15 до 50. К ним относятся, например, данные, содержащиеся в материалах уголовного дела (протоколы осмотра места происшествия и транспортного средства, фотоснимки места ДТП, видеозапись ДТП, схема места ДТП, протоколы допросов свидетелей, потерпевших, подозреваемого, протокол следственного эксперимента, очной ставки и т.п.). В связи этим любая неточность, допущенная следователем, ненадлежащее выполнение им криминалистических рекомендаций может повлиять на выводы эксперта. Анализ уголовных дел и проведенный опрос экспертов показал, что на исследование по рассматриваемой категории уголовных дел предоставляется недостаточное количество объектов и материалов (См. Приложение № 4). Очевидно, что следственно-оперативная группа по расследованию автокатастроф с тяжкими последствиями должна формироваться только из числа наиболее опытных и высококвалифицированных сотрудников.

В ходе проведенного исследования сформулированы предложения по профилактике ДТП с участием грузовых автомобилей и автопоездов. Представляется, необходимо предпринять следующий комплекс мер:

- пролонгировать Постановление Правительства РФ от 11 марта 2003 г. N 147 «О дополнительных мерах государственной поддержки российского автомобильного транспорта, предназначенного для международных перевозок»;

- улучшить качество российских дорог и их обслуживания в сложных погодных условиях. В том числе предусмотреть расширение дорог, разделение транспортных потоков, освещение опасных участков, нанесение разметки;

- усилить контроль за режимом труда и отдыха водителей большегрузных автомобилей;

- проверять информацию с бортовых самописцев (тахографов) о режиме труда и отдыха водителя, о маршруте и скорости движения транспортного средства;

- проводить выборочный контроль грузовых автомобилей на дорогах на предмет исправного технического состояния на уполномоченных пунктах технического осмотра;

- увеличить количество парковок и сервисных центров для грузовой техники вдоль трасс;

- обустроить дорожное полотно в местах концентрации ДТП краевыми и поперечными шумовыми полосами для привлечения внимания водителя грузового автомобиля, как в ночное, так и в дневное время;

- установить дежурство патрульных экипажей ГИБДД в местах концентрации ДТП;

- установить на автопоездах дополнительно зеркала переднего обзора, видеокамеры заднего обзора, для исключения наезда на пешеходов и велосипедистов;

- исключить возможность прохождения технического осмотра

грузовых автомобилей при отсутствии зеркал переднего обзора;

- ввести запрет на регистрацию грузового транспорта на физических лиц, либо на законодательном уровне уравнивать их в обязанностях с юридическими лицами по обеспечению безопасности перевозок;

- усилить контроль за продажей контрафактных автозапчастей;

- увеличить срок обучения водителей большегрузных автомобилей до 6 месяцев;

- обучать водителей грузовиков навыкам оказания первой помощи пострадавшим в результате дорожно-транспортного происшествия;

- оборудовать вдоль трасс пункты медицинской помощи;

- активизировать использование пешеходами светоотражательных элементов в темное время суток;

- повысить транспортный налог на грузовики и автобусы, срок эксплуатации которых более 15 лет. Ведь, низкая техническая надежность транспорта, несоответствие его технического состояния современным требованиям безопасности, высокая вероятность внезапного выхода из строя узлов и агрегатов в процессе дорожного движения с высокой долей вероятности ведет к возникновению ДТП;

- повысить ответственность должностных лиц за выпуск на линию неисправных грузовиков;

- использовать систему контроля бодрствования водителя SleepAlert (кепка со встроенным нейродатчиком и вибробраслет для борьбы с монотонией);

- создать единую информационную базу, где будут собраны сведения о водителях, у которых выявлены медицинские противопоказания или ограничения к управлению грузовым транспортным средством;

- усилить ответственность за управление грузовым автомобилем в состоянии опьянения в виде лишения водительских прав на срок до 10 лет<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Попов Е.А. Возможности криминалистической профилактики дорожно-транспортных преступлений, совершенных с участием большегрузных автомобилей // Известия Тульского государственного университета. Экономические и юридические науки. 2017. № 1-2. С. 158-166.

Таким образом, практическая реализация данного комплекса профилактических мер будет способствовать развитию рынка легальных перевозок, дополнительным отчислениям в бюджет, повысит техническую безопасность дорожного движения, а также позволит сократить число ДТП на грузовом транспорте.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В ходе диссертационного исследования рассмотрены особенности расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных с участием большегрузных автомобилей, основными из которых нам видятся следующие.

В ходе расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных с участием большегрузных автомобилей, возникает потребность в возбуждении уголовных дел, квалифицируемых по ст.ст. 125, 238, 293 Уголовного кодекса РФ. По рассматриваемой категории уголовных дел, возбужденных по ст. ст. 264, 264.1, 266, 268 Уголовного кодекса РФ следователю необходимо изучить значительный массив нормативных правовых актов в сфере безопасности дорожного движения в действующей редакции. При общественном резонансе, возникающем после крупных ДТП с участием большегрузных автомобилей, следователю приходится взаимодействовать с представителями региональных органов исполнительной власти и соответствующих ведомств, со средствами массовой информации.

По делам о ДТП с участием большегрузных автомобилей требуется незамедлительный выезд следственно-оперативной группы на место происшествия в связи с тем, что на дороге трудно сохранить длительное время в неизменном виде место происшествия, материальные следы дорожно-транспортного преступления способны быстро деформироваться.

Сложностями осмотра места ДТП данной категории уголовных дел является его производство в условиях острого дефицита времени, а также трудоемкость. Разбор завалов и извлечение людей из аварийного автомобиля занимает довольно длительное время с привлечением дополнительной техники. После автокатастрофы с участием грузовика(ов) остаются многочисленные следы совершенного преступления, которые локализуются на дороге, на транспортных средствах, на объектах окружающей обстановки,

на одежде, обуви и теле пострадавшего.

Следственно-оперативная группа по расследованию ДТП с участием большегрузных автомобилей должна формироваться из числа наиболее опытных и высококвалифицированных сотрудников. Эффективность осмотра места дорожно-транспортного преступления с участием большегрузных автомобилей повышается, если он проводится силами постоянно действующей следственно-оперативной группы, в состав которой включены следователь, специалист-криминалист, сотрудник ОБЭП, сотрудники ГИБДД, участковый уполномоченный полиции, эксперт-автомеханик, судебно-медицинский эксперт, инспектор по розыску ГИБДД, сотрудник уголовного розыска. Такое количество участников в составе СОГ вполне обосновано в связи с тем, что выполняется значительный объем работы по поиску и фиксации следов на месте ДТП.

Помимо типовых исходных следственных ситуаций следователю приходится сталкиваться с нетипичными ситуациями, количество которых составляет 3 %. Именно в таких случаях возникает потребность в использовании ситуационного подхода, который помогает следователю провести мысленную реконструкцию элементов расследуемого преступления, а затем и “воссоздать” в своём сознании механизм расследуемого события в целом. Мысленная информационная модель ДТП с участием большегрузных автомобилей является объективной необходимостью для следователя в целях определения направления расследования и решения тактических задач.

Как показал анализ судебно-следственной практики по рассматриваемой категории уголовных дел, наиболее эффективно применение ситуационного перспективного моделирования при подготовке к проведению таких следственных действий, как осмотр места происшествия, допросы, следственный эксперимент. Следователь заранее моделирует возможные следственные ситуации, которые могут разворачиваться в ходе следственного действия и продумывает возможные меры, способы и средства

для разрешения каждой из практически возможных ситуаций, что позволяет ему быть во «всеоружии»<sup>1</sup>. Использование ситуационного моделирования в тактике проведения следственных действий является перспективным методом повышения качества расследования ДТП с участием большегрузных автомобилей.

Как показывает анализ уголовных дел<sup>2</sup>, редко проводится следственный эксперимент, связанный с попаданием пешехода (велосипедиста) в «слепую зону» грузовика. Однако, его результаты являются весьма значимыми при расследовании данной разновидности ДТП.

Производство допросов по данной категории уголовных дел также обладает спецификой. Нередко их проведение осложняется большим количеством пострадавших, их тяжелым физическим и психологическим состоянием, вследствие чего контакт с ними затруднен. Полагаем, что обеспечить индивидуальный подход к участникам аварии следователь может только путем привлечения квалифицированного психолога. При допросе подозреваемого следователю нужно учитывать типовую информацию о личности водителя большегрузного автомобиля. Именно поведение виновника аварии в определенной степени влияют на механизм и обстановку ДТП, совершенных с участием большегрузных автомобилей.

Полагаем, что в дальнейших исследованиях необходимо совершенствовать методику расследования данной категории преступлений с учетом их специфики. Частная криминалистическая методика расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных с участием большегрузных автомобилей включает в себя такие элементы, как: криминалистическая характеристика, типовые исходные следственные ситуации, типовые версии, первоначальный и последующий этап расследования, тактика проведения отдельных следственных действий,

---

<sup>1</sup> Попов Е.А. Основные направления и возможности ситуационного подхода в расследовании ДТП // Вестник Удмуртского университета. Экономика и право. 2015. Т. 25. Выпуск 6. С. 111.

<sup>2</sup> Изучено 207 уголовных дел по ст.ст. 264, 264.1, 266 УК РФ с участием большегрузных автомобилей и автопоездов по Калининградской, Ростовской, Иркутской областям, Алтайскому краю.



использование специальных знаний в расследовании данной категории преступлений, криминалистическая профилактика.

Выяснение обстоятельств дорожно-транспортного преступления с участием большегрузных автомобилей, подлежащих установлению, находится на стыке различных наук, таких как физика, химия, математика, медицина, психология, юридические науки криминального цикла. В связи с этим необходимо привлекать в процессе расследования таких специалистов, как биологи, автотехники, химики, взрывотехники, трасологи и др.

Ряд трудностей следователи испытывают при назначении и проведении комплексных экспертиз, таких как медико-автотехническая, трасолого-автотехническая либо медико-криминалистическая комплексная экспертиза с участием специалиста-трасолога, автотехника. Только с помощью использования комплекса специальных знаний в области судебной медицины, автотехники и трасологии возможно решить ряд важных вопросов, связанных с механизмом ДТП.

В связи с технической оснащённостью большегрузных автомобилей у следователей возникают трудности в расследовании, связанные со сбором и фиксацией криминалистически значимой информации с различных приборов. Поэтому здесь также необходима помощь специалистов, например, мастера сертифицированного тахосервиса и др., что позволяет избежать следственных, а в будущем экспертных ошибок.

Под криминалистической профилактикой следует понимать систему мер по выявлению причин и условий, способствующих совершению преступлений, и по разработке мер противодействия преступной деятельности. В криминалистической профилактике можно выделить общие методические аспекты профилактики, приемы следственной и экспертной профилактики. Экспертная профилактика – это деятельность по выявлению обстоятельств, способствовавших совершению преступления и разработке мер по их устранению. Она не менее значима, чем следственная профилактика, а в некоторых случаях даже более эффективна.

На основе накопленного практического опыта и специальных знаний эксперт может не только давать профилактические рекомендации, но и разрабатывать технические средства, приемы и методы выявления причин и условий, способствующих совершению дорожно-транспортных преступлений, проводить организационные мероприятия профилактического характера.

Сделанный вывод относится не только к методике расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных с участием большегрузных автомобилей, но и к любой другой современной видовой методике расследования преступлений, которая должна оказывать помощь следователю не только в расследовании конкретного уголовного дела, но и способствовать профилактике и противодействию подобного рода преступности.

Представляется, что наиболее перспективным направлением исследований также является изучение проблем расследования дорожно-транспортных происшествий с участием большегрузных автомобилей в условиях интеллектуализации транспорта, проблемы назначения и проведения ситуационной экспертизы по рассматриваемой категории дел, использование разработанных криминалистических рекомендаций к административному расследованию аналогичных правонарушений.

## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

### I. Нормативно-правовые и иные акты

1. Конвенция о дорожном движении от 08.11.1968 (заключена в г.Вене) // СПС «Консультант Плюс».
2. Конвенция о дорожных знаках и сигналах от 08.11.1968 (с изм. от 01.05.1971, заключена в г. Вене) // СПС «Консультант Плюс».
3. Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) (Женева, 19 мая 1956 г.) (по состоянию на 6 марта 2017 г.)// СПС «Консультант Плюс».
4. Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП) Женева, 14 ноября 1975 г. (по состоянию на 1 октября 2009 г.) // СПС «Консультант Плюс».
5. Договор о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза (Москва, 11 апреля 2017 г.) // СПС «Консультант Плюс».
6. Конституция Российской Федерации от 12 декабря 1993 г. (с учетом поправок, внесенных законами Российской Федерации о поправках к Конституции Российской Федерации от 30.12.2008 № 6-ФКЗ, от 30.12.2008 № 7-ФЗК и от 21.07.2014 № 11-ФКЗ) // СПС «Консультант Плюс».
7. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации от 18 декабря 2001 г. № 174-ФЗ (ред. от 23.04.2018) // СПС «Консультант Плюс».
8. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ (ред. от 23.04.2018) // СПС «Консультант Плюс».
9. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ (ред. от 23.04.2018) // СПС «Консультант Плюс».
10. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 N 14-ФЗ (ред. от 23.05.2018) // СПС "Консультант Плюс".
11. Арбитражный процессуальный кодекс Российской Федерации от 24.07.2002 N 95-ФЗ (ред. от 28.12.2017) // СПС "Консультант Плюс".

12. Федеральный закон от 28 декабря 2010 г. № 390-ФЗ «О безопасности» (ред. от 05.10.2015 № 285-ФЗ) // СПС «Консультант Плюс».
13. Федеральный закон от 07 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции» (ред. от 07.03.2018 № 56-ФЗ) // СПС «Консультант Плюс».
14. Федеральный закон от 31 мая 2001 г. № 73-ФЗ (в ред. от 08.03.2015 № 23-ФЗ) «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации» // СПС «Консультант Плюс».
15. Федеральный закон «Об оперативно-розыскной деятельности» № 144-ФЗ от 12 августа 1995 г. (ред. от 06.07.2016 № 374-ФЗ) // СПС «Консультант Плюс».
16. Федеральный закон от 10.12.1995 N 196-ФЗ (ред. 26.07.2017 № 204-ФЗ) "О безопасности дорожного движения" // СПС "Консультант Плюс".
17. Федеральный закон от 08.11.2007 N 257-ФЗ (ред. от 05.12.2017 № 390-ФЗ) "Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" // СПС "Консультант Плюс".
18. Федеральный закон от 01.07.2011 N 170-ФЗ (ред. от 23.04.2018 № 110-ФЗ) "О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" // СПС "Консультант Плюс".
19. Федеральный закон от 28.12.2013 № 395-ФЗ (ред. от 13.07.2015 № 235-ФЗ) «О государственной автоматизированной информационной системе ЭРА-ГЛОНАСС» // СПС "Консультант Плюс".
20. Федеральный закон от 08.11.2007 N 259-ФЗ (ред. от 03.07.16 № 258-ФЗ) "Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта" // СПС "Консультант Плюс".
21. Решение Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 N 877 (ред. от 13.12.2016 № 164) "О принятии технического регламента Таможенного союза "О безопасности колесных транспортных средств" (вместе с "ТР ТС

- 018/2011. Технический регламент Таможенного союза. О безопасности колесных транспортных средств") // СПС "Консультант Плюс".
22. Указ Президента РФ от 31.03.2010 N 403 "О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте"// СПС "Консультант Плюс".
23. Указ Президента РФ от 15.06.1998 N 711 (ред. от 02.03.2018) "О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения" // СПС "Консультант Плюс".
24. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 N 1090 (ред. от 30.05.2018) "О Правилах дорожного движения" (вместе с "Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения") // СПС "Консультант Плюс".
25. Постановление Правительства РФ от 16.10.2015 N 1108 "Об уполномоченных органах Российской Федерации по обеспечению государственного контроля (надзора) за соблюдением требований технического регламента Таможенного союза "О безопасности колесных транспортных средств"// СПС "Консультант Плюс".
26. Постановление Правительства РФ от 10.12.2008 N 940 (ред. от 30.12.2013) "Об уровнях безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств и о порядке их объявления (установления)" // СПС "Консультант Плюс".
27. Постановление Правительства РФ от 04.10.2013 N 880 (ред. от 17.02.2018) "Об утверждении Положения о федеральном государственном контроле (надзоре) в области транспортной безопасности"// СПС "Консультант Плюс".
28. Постановление Правительства РФ от 15.04.2011 № 272(ред. от 12.12.2017)“Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом”// СПС "Консультант Плюс".

29. Постановление Правительства РФ от 19.03.2013 № 236 (ред. от 17.02.2018) «О федеральном государственном транспортном надзоре» // СПС "Консультант Плюс".
30. Постановление Правительства РФ от 17.11.2010 № 928 (ред. от 21.02.2018) «О перечне автомобильных дорог общего пользования федерального значения».
31. Постановление Правительства РФ от 23.11.2012 N 1213 "О требованиях к тахографам, категориях и видах оснащаемых ими транспортных средств, порядке оснащения транспортных средств тахографами, правилах их использования, обслуживания и контроля их работы" // СПС "Консультант Плюс".
32. Постановление Правительства РФ от 03.10.2013 N 864 (ред. от 13.12.2017) "О федеральной целевой программе "Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах" // СПС "Консультант Плюс".
33. Постановление Правительства РФ от 05.12.2011 № 1008 (ред. от 12.02.2018) «О проведении технического осмотра транспортных средств» // СПС "Консультант Плюс".
34. Постановление Правительства РФ от 17.08.2007 N 522 (ред. от 17.11.2011) "Об утверждении Правил определения степени тяжести вреда, причиненного здоровью человека" // СПС "Консультант Плюс".
35. Постановление Правительства РФ от 29 декабря 2014 № 1604 «О перечнях медицинских противопоказаний, медицинских показаний и медицинских ограничений к управлению транспортным средством» // СПС "Консультант Плюс".
36. Постановление Правительства РФ от 25 августа 2008 № 641 (ред. от 12.12.2016) «Об оснащении транспортных, технических средств и систем аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS» // СПС "Консультант Плюс".

37. Постановление Правительства РФ от 23.04.1994 N 372 (ред. от 16.03.1997) "О мерах по обеспечению безопасности при перевозке опасных грузов автомобильным транспортом" // СПС "Консультант Плюс".
38. Постановление Правительства РФ от 30 апреля 1997 г. N 508 (ред. 02.02.2000) "О порядке государственного учета показателей состояния безопасности дорожного движения" // СПС "Консультант Плюс".
39. Распоряжение Правительства РФ от 08.01.2018 N 1-р «Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 - 2024 годы»// СПС "Консультант Плюс".
40. Письмо МВД России от 29.08.2013 N 13/12-217 "О недостатках формирования АИПС "Адмпрактика" (вместе с "Методическими рекомендациями по реализации норм Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях в редакции Федерального закона от 23 июля 2013 г. N 196-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях») // СПС "Консультант Плюс".
41. Письмо Минздрава РФ от 21.08.2003 N 2510/9468-03-32 "О предрейсовых медицинских осмотрах водителей транспортных средств"// СПС "Консультант Плюс".
42. Приказ МВД России от 02.03.2009 N 185 (ред. от 22.12.2014) "Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения" // СПС "Консультант Плюс".
43. Приказ МВД России от 29 июня 2005 г. № 511 (ред. 18.01.2017) «Вопросы организации производства судебных экспертиз в экспертно-криминалистических подразделениях органов внутренних дел РФ» // СПС "Консультант Плюс".

44. Приказ МВД РФ от 17.02.1994 N 58 (ред. от 12.09.2000) "О мерах по усилению борьбы с преступными посягательствами на автотранспортные средства" (вместе с "Инструкцией по розыску автотранспортных средств") // СПС «КонсультантПлюс».
45. Приказ Минтранса России от 23.07.2015 N 227 (ред. 11.01.2018) "Об утверждении Правил проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности" // СПС "Консультант Плюс".
46. Приказ Минтранса России от 21.08.2013 N 273 (ред. от 13.01.2018) "Об утверждении Порядка оснащения транспортных средств тахографами" // СПС "Консультант Плюс".
47. Приказ Минтранса России от 03.05.2012 № 126 (ред. от 16.10.2012) "Об утверждении Административного регламента Федеральной службы по надзору в сфере транспорта предоставления государственной услуги по выдаче специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозку опасных грузов, в случае если маршрут или часть маршрута указанного транспортного средства проходит по автомобильным дорогам федерального значения, участкам таких дорог или по территориям двух и более субъектов РФ" // СПС "Консультант Плюс".
48. Приказ Минтранса РФ от 20.10.2011 N 270 "Об утверждении Административного регламента Федеральной службы по надзору в сфере транспорта проведения проверок при осуществлении федерального государственного надзора за соблюдением законодательства Российской Федерации, в том числе международных договоров Российской Федерации об обеспечении безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, а также промышленной безопасности на железнодорожном транспорте" // СПС "Консультант Плюс".
49. Приказ Минтранса РФ от 21.07.2011 № 191 "О внесении изменений в Инструкцию по перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов



автомобильным транспортом по дорогам Российской Федерации" // СПС "Консультант Плюс".

50. Приказ Минтранса России от 10.03.2016 N 53 "О внесении изменений в Правила обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденные приказом Министерства транспорта РФ от 15 января 2014 г. N 7" // СПС "Консультант Плюс".
51. Приказ Минтранса России от 15.01.2014 N 7 (ред. от 07.11.2017) "Об утверждении Правил обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом и Перечня мероприятий по подготовке работников юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом" // СПС "Консультант Плюс".
52. Приказ МВД России от 20.07.2000 N 782 (ред. от 18.04.2011, с изм. от 27.04.2012) "О мерах по реализации Постановления Правительства Российской Федерации от 15 декабря 1999 г. N 1396" (вместе с "Инструкцией о порядке организации работы по приему квалификационных экзаменов и выдаче водительских удостоверений в подразделениях ГИБДД" // СПС "Консультант Плюс".
53. "ГОСТ 33997-2016. Межгосударственный стандарт. Колесные транспортные средства. Требования к безопасности в эксплуатации и методы проверки" (введен в действие Приказом Росстандарта от 18.07.2017 N 708-ст) // СПС "Консультант Плюс".
54. "Рекомендации по порядку организации работы подразделений Госавтоинспекции по согласованию программ подготовки (переподготовки) водителей автотранспортных средств, трамваев и троллейбусов и выдаче заключений о соответствии учебно-материальной базы установленным требованиям" (приложение к письму ГУОБДД МВД России от 31.07.2014 N 13/4-4860) // СПС "Консультант Плюс".

55. Подпрограмма «Повышение безопасности дорожного движения в 2016-2020 годах», утв. Постановлением Правительства Калининградской области от 31 декабря 2013 № 1024 (ред. от 25.12.2015) «О государственной программе Калининградской области «Безопасность» // СПС "Консультант Плюс".
56. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25 (ред. от 24.05.2016) «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» // СПС "Консультант Плюс".
57. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 21.12.2010 N 28 «О судебной экспертизе по уголовным делам» // СПС "Консультант Плюс".

## **II. Специальная литература**

58. Абашин Э.А. Дорожно-транспортные преступления. – М.: Инфра-М, 2007. – 56 с.
59. Абрамов С.С., Абрамов А.С., Зинин А.М., Каганов А.Ш., Кирьянов П.А., Романько Н.А., Чава И.И. Особенности проведения комплексных экспертиз по материалам видеозаписей. - М.: СУДЕКС, 2011. – 222 с.
60. Абрамочкин В. В. Время производства следственного эксперимента при расследовании дорожно-транспортных преступлений относительно стадий уголовного процесса // Вестник Московского университета МВД России. 2014. № 10.С.93 – 94.
61. Александров И.В. Криминалистическая методика. – М.: Юрлитинформ, 2014. – 256 с.
62. Алиев И.А. Проблемы экспертной профилактики. Баку, 1991. – 312 с.
63. Байэтт Р., Уоттс Р. Расследование дорожно-транспортных происшествий / Пер. с англ. – М.: Транспорт, 1983. – 284 с.
64. Бащеванжи Е.А. К вопросу о комплексной экспертизе при расследовании дорожно-транспортных преступлений // Юридическая наука и правоохранительная практика. 2011. № 1 (15).С.88 - 91.

65. Белкин Р. С. Криминалистическая энциклопедия. – М.: Мегатрон XXI, 2000. – 334 с.
66. Белкин Р.С. Курс криминалистики. Т. 2. М.: Юристъ, 1997. – 521 с.
67. Белкин Р.С. Курс криминалистики. Т. 3. - М.: Юристъ, 1997. – 538 с.
68. Белкин Р.С. Эксперимент в следственной, судебной и экспертной практике. - М., 1975. – 230 с.
69. Беляев М.В. Некоторые вопросы организации и производства комплексных исследований по делам о дорожно-транспортных происшествиях // Вестник Московского университета МВД России. - М.: Изд-во Моск. ун-та МВД России. 2014. № 6. С. 24-28.
70. Беляев М.В. Применение метода моделирования при производстве транспортно-трасологических экспертиз // Судебная экспертиза. Волгоград: Волгоградская академия МВД России. 2011. № 4 (28). С. 73-79.
71. Боровский Б.Е. Безопасность движения автомобильного транспорта. Анализ дорожных происшествий. - Л.: Лениздат, 1984. – 304 с.
72. Букаев Н.М., Мальцев В.В. ДТП: возмещение ущерба. – Ростов-на-Дону: Феникс, 2006. – 122 с.
73. Вандышев В.В. Криминалистическая профилактика в системе криминалистики // Правоведение. 1982. № 2. С. 86–90.
74. Власова С.В. Проблемы организации отдельных следственных действий по делам о ДТП // Юридическая наука и практика: Вестник Нижегородской академии МВД России. 2014. №3(27). С. 70-77.
75. Власова С. В. Проведение автотехнической экспертизы как способ получения доказательства по делам об автотранспортных преступлениях // Юридическая наука и практика: Вестник Нижегородской академии МВД России. 2011. № 2. С. 103 – 108.
76. Волобуев А.Ф., Федорова О.Ф. Роль этапов расследования в структурировании частных криминалистических методик // Российский следователь. 2013. № 6. С. 2-4.

77. Волчецкая Т.С., Бедризов А.Г. Криминалистическое изучение личности свидетеля: основные методы // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. Серия: Гуманитарные и общественные науки. 2012. № 9. С. 90-97
78. Волчецкая Т.С., Ренер Н.А., Попов Е.А. Региональные особенности криминалистической характеристики ДТП//Вестник БФУ им. И.Канта. Выпуск 9: Экономические и юридические науки. - Калининград: БФУ им.И.Канта, 2015. С. 68-75.
79. Волчецкая Т.С. Современные направления развития криминалистики как науки и как учебной дисциплины // Вестник Башкирского университета. 2015. № 1. С. 349-353.
80. Волчецкая Т.С., Хорьков В.Н. Актуальные проблемы административного расследования // Административное право и процесс. 2007. № 3. С. 18-21.
81. Волчецкая Т.С., Хорьков В.Н. Возможности и перспективы использования криминалистики в административном процессе // Известия высших учебных заведений. Правоведение. 2003. № 3 (248). С. 106-113.
82. Волчецкая Т.С., Шамшиев П.А., Краснов Е.В. Российский и американский подходы к изучению феномена «криминалистическое мышление»//Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. Серия: Гуманитарные и общественные науки. 2013. № 9. С. 93-100.
83. Герасимов В.Н. Методика расследования автотранспортных преступлений. - М.: Изд-во Моск. ун-та, 1988. – 112 с.
84. Глистин В. К., Боровский Б. Е. Автотранспортные преступления (классификация, методика расследования). - Л.: Лениздат, 1969. - 134 с.
85. Глухов А.К. Психологические аспекты безопасности дорожного движения в России. - М.: Логос, 2013. – 64 с.
86. Головки В.В. Учебник инспектора ГИБДД. – М.: Эксмо, 2007. – 304 с.
87. Горбачев В. Н. Осмотр места дорожно-транспортного происшествия и его процессуальный порядок // Следователь. 2006. № 5 (97). С. 38–43.

88. Грачева Ю., Чучаев А. Дополнительные уголовно-правовые меры обеспечения безопасности автотранспорта // Уголовное право. М.: АНО "Юридические программы". 2015. № 3. С.10-15.
89. Григорьев А.Н. Ситуационный подход в исследовании информационных аспектов деятельности по раскрытию и расследованию преступлений//Использование современных информационных технологий и проблемы информационной безопасности в деятельности правоохранительных органов: Сборник научных статей. – Калининград: Калининградский юридический институт МВД России, 2011. С. 83 – 94.
90. Гридасова Л.В., Абызов Р.М. Криминологическое исследование преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения в Алтайском крае: монография. - Барнаул: Барнаул. юрид. ин-т. МВД России, 2007. - 123 с.
91. Гридасова Л. В. Особенности личности потерпевшего в дорожно-транспортных преступлениях // Приоритетные направления развития правового государства. - Барнаул, 2008. С. 144-146.
92. Давыдов М.В. Особенности проведения следственного эксперимента по делам о ДТП// Эксперт-криминалист. - М.: Юрист. 2015. № 2. С. 28 - 34.
93. Давыдов М.В. Особенности проведения следственного эксперимента по определению видимости с рабочего места водителя при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Закон и право. 2015. № 3.С.106 – 108.
94. Демидова Т.В., Беляев М.В. К вопросу о применении фотофиксации следов при осмотре места дорожно-транспортного происшествия // Эксперт-криминалист. 2015. N 3. С. 10-12.
95. Демидова Т.В. Взаимодействие следователя с сотрудниками экспертно-криминалистических подразделений при расследовании ДТП. - М.: Юрлитинформ, 2010. – 160 с.

96. Демидова Т.В. Качественный осмотр места происшествия по делам о ДТП как одно из условий предупреждения экспертных ошибок // Вестник Московского университета МВД России. - М.: Изд-во Моск. ун-та МВД России. 2015. № 3. С.45-47.
97. Демидова Т. В. Судебные экспертизы, назначаемые при расследовании дорожно-транспортных преступлений // Вестник криминалистики. 2008. Вып. 2 (26). С. 119–125.
98. Дорожно-транспортные происшествия: судебная практика и образцы документов/ под общ. ред. М. Ю. Тихомирова. - М.: Изд-во Тихомирова М. Ю., 2010. - 94 с.
99. Домке Э.Р. Расследование и экспертиза ДТП. - М.: Академия, 2012. – 288 с.
100. Евтюков С.А., Васильев Я.В. Экспертиза ДТП. Справочник. - СПб.: Изд-во ДНК, 2006. – 536 с.
101. Егоров Г.Г. Проблемы обеспечения дорожной безопасности сотрудниками дорожно-постовых служб ГИБДД России // Вестник Саратовской государственной юридической академии. 2016. № 2(109). С. 183-188.
102. Ермаков Ф.Х. Управление транспортным средством в состоянии опьянения: всегда ли есть непосредственная причинная связь с дорожно-транспортным происшествием // Эксперт-криминалист. - М.: Юрист, 2014. № 3. С.14 - 16.
103. Ермолович М.В. Экспертиза по делам о ДТП. - Минск: Амалфея, 2001. – 68 с.
104. Ефимова Е.О. Система необходимых предупредительных мер дорожно-транспортной преступности в России // Транспортное право. 2014. № 4. С.24-27.
105. Забавина А. Ю. Использование возможностей спутниковых навигационных систем при раскрытии и расследовании преступлений,

- совершенных с применением автотранспортного средства // Закон и право. 2015. № 5. С.146 – 149.
106. Зорин Р.Г. Защита по уголовным делам о ДТП. - Минск: Амалфея, 2001. – 336 с.
107. Зорин Г.А., Зорин Р.Г. Типовые программы допросов участников и очевидцев ДТП. - Гродно, 1995. – 125 с.
108. Зотов Б.Л. Расследование и предупреждение автотранспортных происшествий. - М.: Юридическая литература, 1972. – 190 с.
109. Зубенко Е.В., Лаптев С.А. Тактические особенности организации и проведения последующего этапа расследования дорожно-транспортных преступлений, сопряженных с оставлением потерпевших в опасности // Транспортное право. - М.: Юрист, 2015. № 3. С. 12-17.
110. Зубенко Е.В., Оровер В.А. Методика расследования дорожно-транспортных преступлений, сопряженных с оставлением потерпевших в опасности. - М.: Юрлитинформ, 2014. – 200 с.
111. Зуев П.М. Методика расследования дорожно-транспортных происшествий. - М., 1990. – 56 с.
112. Иларионов В. А. Экспертиза дорожно-транспортных происшествий. - М.: Транспорт, 1989. – 255 с.
113. Ищенко Е.П., Корма В.Д., Чучаев А.И., Эминов В.Е. Расследование и предупреждение дорожно-транспортных происшествий, крушений железнодорожного транспорта и авиационных катастроф. - М.: Юрлитинформ, 2014. – 224 с.
114. Ишин А.М., Мешков В.М. Расследование преступлений и судебная экспертиза: некоторые аспекты // Судебная экспертиза в парадигме российской науки (К 85-летию Ю.Г. Корухова). - М.: Академия управления МВД России, 2013. С. 69-75.
115. Ким Д.В. Ситуационный подход как методологическая основа алгоритмизации и программирования расследования преступлений // Проблемы применения уголовного и уголовно-процессуального

- законодательства. Сборник материалов Международной научно-практической конференции. 2018. С. 224-227.
116. Кисилевич И.В., Демидова Т.В., Беляев М.В. Транспортно-трассологическая экспертиза. - М.: Юрайт, 2017. – 128 с.
117. Князьков А.С. Типичные следственные ситуации, возникающие на последующем этапе расследования по делам о преступном нарушении правил дорожного движения // Вестник Томского государственного университета. 2017. № 421. С. 178-182.
118. Коллинз Д., Моррис Д. Анализ дорожно-транспортных происшествий/ Пер. с англ. – М.: Транспорт, 1971. – 128 с.
119. Колосов Н. Ф. Раскрытие и расследование дорожно-транспортных преступлений, совершенных в условиях неочевидности. - Волгоград, 1999. – 60 с.
120. Корма В. Д. Транспортное средство как объект криминалистического исследования. - М.: Юрлитинформ, 2006. – 152 с.
121. Кравцова С.В. Использование специальных познаний в доказывании по уголовным делам о дорожно-транспортных происшествиях. - Барнаул: Барнаул. юрид. ин-т. МВД России, 2012. - 51 с.
122. Кравцова С.В. Производство предварительной проверки по информации о дорожно-транспортных происшествиях. - Барнаул: Барнаул. юрид. ин-т. МВД России, 2010. - 46 с.
123. Крамаренко В.П., Кухарев Л.Ю. К вопросу о понятии и структуре криминалистической характеристики преступлений//Проблемы современной криминалистики и основные направления её развития в XXI веке: материалы международной научно-практической конференции, посвященной 60-летию юбилею кафедры криминалистики УГЮУ/под ред. А.А. Белякова. – Екатеринбург, 2017. – С. 219-225.
124. Крамаренко В.П. Учет фактора времени и временных связей при познании криминальной и следственной ситуации//V Балтийский юридический форум «Закон и правопорядок в третьем тысячелетии:



- материалы международной научно-практической конференции/под ред. С.В. Векленко. – Калининград, 2017. – С. 157-159.
125. Ковалев В.П. Обеспечение безопасности дорожного движения. - М.: Альфа-Пресс, 2011. – 320 с.
126. Коноплянко В.И. Организация и безопасность дорожного движения. -М.: Высшая школа, 2007. – 384 с.
127. Комаров Ю. Я., Клепик Н. К., Кирейчев В. А., Тихомиров С.В. Влияние сезонности установленной на автомобиле резины на результаты автотехнической экспертизы // Российский следователь. - М.: Юрист, 2015. № 10.С.3 – 6.
128. Корнеева О.В. Возмещение вреда, причиненного жизни или здоровью в результате ДТП. - М.: Инфра-М, 2012. – 144 с.
129. Королев А. С.Типизация основных следственных ситуаций при расследовании дорожно-транспортных преступлений // Вестник Московского университета МВД России. 2013. № 10. С. 106-109.
130. Корухов Ю.Г. Словарь основных терминов судебных экспертиз. - М.: Судекс, 2014. – 90 с.
131. Корухов Ю.Г.,Тишин В.С. Транспортно-трасологическая экспертиза по делам о ДТП. - М.: Библиотека эксперта,2006. – 170 с.
132. Красненкова С.А. Изучение личностных особенностей виновников дорожно-транспортных происшествий с тяжкими последствиями // Гуманитарный вектор. 2015. № 1 (41). С.111 – 117.
133. Кутафин В.Н. Расследование ДТП. Практическое руководство. – Ростов-на-Дону: Феникс, 2007. – 253 с.
134. Латыпова К.С. Причины и условия девиантного поведения водителей автотранспортных средств на дорогах России // Вестник Бурятского государственного университета. 2014. № 14 (1). С. 75 – 78.
135. Логачев К.К. О некоторых проблемах предварительной проверки по материалам о дорожно-транспортных происшествиях // Актуальные

- проблемы борьбы с преступлениями и иными правонарушениями. 2015. № 13-1. С. 200-201.
136. Лозовский Д.Н. Использование метода криминалистического моделирования в процессе расследования преступлений // Бизнес в законе. Экономико-юридический журнал. 2010. № 1. С. 115-118.
137. Макарова О.А., Ренер Н.А., Попов Е.А. Использование ситуационного подхода в ходе осмотра места происшествия при расследовании ДТП // Библиотека криминалиста. - М.: Юрлитинформ, 2016. № 1. С. 211-215.
138. Маландин И. Г. Расследование автотранспортных происшествий. - Саратов: Саратовский юридический институт им. Д. И. Курского, 1960. – 168 с.
139. Мешков В.М. Методика расследования преступлений. - М.: Юрлитинформ, 2013. – 304 с.
140. Мешков В.М. Время в уголовном процессе и криминалистике. Монография. - М.: Юрлитинформ, 2012. – 215 с.
141. Мешков В.М., Маханек А.Б., Тарасова В.И. Дорожно-транспортные преступления. Монография /под ред. В.М. Мешкова. - М.: Юрлитинформ, 2014. – 152 с.
142. Мешков В.М., Тарасова В.И. «Водитель» как элемент системы дорожного движения в рамках расследования дорожно-транспортных преступлений с участием маршрутных транспортных средств // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. Выпуск № 1 (35). 2014. С. 33-37.
143. Мещерякова Т. А. Особенности влияния дорожных условий на механизм совершения дорожно-транспортных преступлений на автодорогах регионального значения // Закон и право. 2013. № 9. С.103 – 106.
144. Михайленко Д. А. Надзор за исполнением законов о соблюдении ограничений к водительской деятельности // Законность. 2015. № 2. С. 29-31.

145. Моховая Т. А. К вопросу о судебных экспертизах, назначаемых при расследовании преступлений против безопасности дорожного движения // Теория и практика общественного развития. 2015. № 24. С.258-261.
146. Муженская Н.Е. Экспертиза в российском законодательстве: руководство-справочник для следователя, дознавателя, судьи. - М.: Проспект, 2014. – 744 с.
147. Науменко О. А. Особенности назначения судебных экспертиз при расследовании преступления, предусмотренного ст. 326 Уголовного кодекса РФ // Общество и право. 2014. №3 (49). С.217 – 219.
148. Онучин А.П. Проблемы расследования дорожно-транспортных преступлений с учетом ситуационных факторов. - Свердловск: Уральский университет, 1987. – 184 с.
149. Оровер В.А., Хитренко Ю.Н. Использование криминалистических методов предупреждения преступлений. Монография. - М.: Юрлитинформ, 2011. – 168 с.
150. Осипова Е.В., Янина Я.Ю. Сущность компромиссного способа разрешения конфликтов уголовного судопроизводства // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. Серия: Гуманитарные и общественные науки. № 9. - Калининград: БФУ им. И. Канта, 2007. С. 83-88.
151. Панькина И.Ю. Некоторые проблемы соблюдения прав потерпевших лиц в уголовном судопроизводстве России // Судебная власть и уголовный процесс. № 2. – Воронеж: Воронежский государственный университет, 2013. С. 21-24.
152. Паулаускас В. Некоторые особенности расследования дорожно-транспортных происшествий, произошедших в темное время суток (опыт Литвы) // Эксперт-криминалист. - М.: Юрист, 2012. № 4. С. 20 – 24.
153. Петров А. И. Расследование и экспертиза дорожно-транспортных происшествий. - Тюмень: Тюменский гос. нефтегазовый ун-т, 2011. – 91 с.

154. Попов Е.А. Возможности криминалистической профилактики дорожно-транспортных преступлений, совершенных с участием большегрузных автомобилей // Известия Тульского государственного университета. Экономические и юридические науки. 2017. № 1-2. С. 158-166.
155. Попов Е.А. Криминалистические особенности террористических преступлений, совершенных на транспорте, и меры по их предотвращению // Ситуационный подход в решении современных проблем противодействия терроризму и экстремизму. Материалы Всероссийской научно-практической конференции «Противодействие терроризму и экстремизму: ситуационный подход (в условиях организации и проведения крупных спортивных мероприятий, с учетом геополитического положения региона) / Под ред Т.С. Волчецкой. – Калининград: БФУ им. И.Канта, 2017. С. 173-178.
156. Попов Е.А. Особенности криминалистической профилактики дорожно-транспортных происшествий, совершенных с участием большегрузных автомобилей // V Балтийский юридический форум «Закон и правопорядок в третьем тысячелетии». Материалы международной научно-практической конференции / под ред. С.В. Векленко. - Калининград: Калининградский филиал СПбУ МВД России. 2017. С. 167-168.
157. Попов Е.А. Особенности противодействия дорожно-транспортным происшествиям, совершенных водителями грузовых автомобилей // Устойчивость и прогрессивное развитие правовых систем в контексте интеграционных процессов. Материалы XIX международной научно-практической конференции. - Гродно: Гродненский госуниверситет им. Я. Купалы, 2017. С. 425-429.
158. Попов Е.А. Основные направления и возможности ситуационного подхода в расследовании ДТП // Вестник Удмуртского университета. Серия Экономика и право. 2015. Т. 25. № 6. С.108-115.
159. Попов Е. А. Особенности криминалистической профилактики ДТП // Актуальные проблемы криминалистической теории и практики. Сборник

- материалов межвузовской научно-практической конференции. - Калининград: Калининградский филиал Санкт-Петербургского университета МВД России, 2015. С. 77-81.
160. Попов Е. А. Особенности противодействия дорожно-транспортным происшествиям, совершенным с участием грузовых автомобилей, находящихся в собственности физических лиц // Современные проблемы юридической науки и правоприменительной практики. Сборник материалов научной конференции аспирантов, студентов, посвященной 50-летию юридического института БФУ им. И.Канта/ под общ. ред. О.А. Заячковского. - Калининград: БФУ им. И.Канта, 2017. С. 180-185.
161. Попов Е.А. Проблема экспертных ошибок и их профилактика (на примере автотехнических экспертиз) // IV Балтийский юридический форум «Закон и правопорядок в третьем тысячелетии». Материалы международной научно-практической конференции / под ред. С.В. Векленко. - Калининград: Калининградский филиал СПбУ МВД России. 2016. С. 80-81.
162. Попов Е.А. Типовые ситуации, складывающиеся на первоначальном этапе расследования ДТП с участием большегрузных автомобилей // Ситуационный подход в юридической науке и практике. Материалы Международной научно-практической конференции, посвященной 15-летию научной школы криминалистической ситуалогии БФУ им. И.Канта / под ред. Т.С. Волчецкой. – Калининград: БФУ им. И. Канта, 2017. С. 198-202.
163. Предупреждение преступлений и судебная экспертиза / под ред. В.М. Галкина, И.Л. Петрухина, Д.П. Поташник. - М.: Юридическая литература, 1968. – 191 с.
164. Расследование ДТП / под ред. В.А. Федорова, Б.Я. Гаврилова. - М.: Экзамен, 2003. – 464 с.

165. Ревягин А.В., Панов С.Л. Оборот контрафактных автозапчастей: детерминанты и меры противодействия // Современное право. 2016. № 4. С. 99-105.
166. Ренер Н.А. Использование ситуационного подхода при построении частных методик расследования // Ситуационный подход в юридической науке и правоприменительной деятельности: материалы Международной научно-практической конференции / под ред. Т.С. Волчецкой. – Калининград: БФУ им. И. Канта, 2012. С. 205-207.
167. Ромашкова И.И. К вопросу о введении в законодательство термина "лица, спровоцировавшие дорожно-транспортное происшествие" // Транспортное право. 2015. N 3. С. 3-5.
168. Россинская Е.Р. Использование специальных знаний при расследовании уголовных дел, сопряженных с дорожно-транспортными происшествиями и пожарами // Научная конференция. Болгария, Варна, 2014. С. 22-33.
169. Россинская Е.Р. Судебная экспертиза: типичные ошибки. - М.: Проспект, 2016. – 544 с.
170. Россинская Е.Р. Экспертиза в судопроизводстве. - М.: Проспект, 2016. – 336 с.
171. Россинская Е.Р., Галяшина Е.И. Настольная книга судьи. Судебная экспертиза. Теория и практика. Типичные вопросы и нестандартные ситуации. - М.: Проспект, 2014. – 464 с.
172. Россинский Б.В. Административные наказания в сфере дорожного движения и аварийности на автомобильном транспорте // Административное право и процесс. 2014. № 5. С. 8 – 17.
173. Россинский Б.В., Кузякин Ю.П. Судебные экспертизы по делам, связанным с дорожно-транспортными происшествиями // Законы России: опыт, анализ, практика. 2007. N 11. С. 47 – 55.
174. Ростокинский А.В. Неудобные вопросы авторам Концепции общественной безопасности в Российской Федерации // Российский следователь. - М.: Юрист, 2014. № 6. С.40-43.

175. Савцов В.В. Способ преступления в структуре криминалистической характеристики преступлений, связанных с дорожно-транспортными происшествиями // Российский следователь. - М.: Юрист, 2011. № 23. С. 2-4.
176. Сакович Н.Е., Никитин А.М. Технические устройства повышения безопасности дорожного движения // Вестник Брянского государственного технического университета. 2014. № 2 (42). С.52 – 56.
177. Сальников А.А. Нормативно-правовое регулирование процедуры фиксации сотрудниками ГИБДД места и обстановки ДТП // Юридическая наука и практика: Вестник Нижегородской академии МВД России. 2012. №22. С. 62-66.
178. Семенченко П. И., Айвазова О.В. Особенности проведения экспертного исследования при установлении факта эксплуатации автомобиля с шинами, не соответствующими по размеру конструкции модели автотранспортного средства, как причины дорожно-транспортного происшествия // Юристы-Правоведь. 2015. № 2. С.56-60.
179. Серова Е. Б. Преступления в сфере дорожного движения: криминалистическое понятие и структура // Вестник криминалистики. 2005. Вып. 2 (14). С. 86 – 91.
180. Сидоров Э. Т., Тарасов А.Ю. Проблемы применения технических средств в деятельности органов внутренних дел для обеспечения безопасности дорожного движения // Вестник Московского университета МВД России. 2014. № 10. С. 130-134.
181. Ситуационный подход в юридической науке и практике: современные возможности и перспективы развития. Материалы Международной научно-практической конференции, посвященной 15-летию научной школы криминалистической ситуалогии БФУ им. И.Канта / под ред. Т.С. Волчецкой. – Калининград: БФУ им. И.Канта, 2017. – 292 с.
182. Смоленчук В. Н. Использование специальных знаний при проведении комплексных криминалистических исследований по делам о дорожно-

- транспортных происшествиях // Вестник Полоцкого государственного университета. 2015. № 6. С. 176-181.
183. Собин Д.В. Эффективность уголовно-правовой политики противодействия дорожно-транспортным преступлениям: анализ трех основных корреляционных величин криминальной ситуации // Российский следователь. 2017. N 4. С.45-47.
184. Степаненко Д.А. Алгоритмизация поисково-познавательной деятельности лица, ведущего расследование // Российский следователь. 2016. № 10. С. 3-7.
185. Суворов Ю.Б. Судебная дорожно-транспортная экспертиза. М.: Право и закон, 2003. – 204 с.
186. Суходольский Г.В. Инженерно-психологическая экспертиза ДТП. - М.: Гуманитарный центр, 2006. – 156 с.
187. Сыромля Л.Б. Современные возможности предварительного исследования следов лакокрасочных покрытий на месте совершения дорожно-транспортного происшествия // Пробелы в российском законодательстве. 2015. № 1. С. 249-256.
188. Сысенко А.Р., Герасименко Н.А. Возможность привлечения специалистов к назначению криминалистической экспертизы по следам транспортных средств // Закон и право. 2015. № 3. С. 141-143.
189. Тарасова В.И. Криминалистические аспекты расследования нарушений правил дорожного движения и эксплуатации маршрутных транспортных средств // IV Балтийский юридический форум «Закон и правопорядок в третьем тысячелетии». Материалы международной научно-практической конференции / под ред. С.В. Векленко. – Калининград: Калининградский филиал Санкт-Петербургского университета МВД РФ, 2016. С. 177-179.
190. Тартаковский Д.Ф. Проблемы неопределенности данных при экспертизе ДТП. М.: Юридический центр Пресс, 2006. – 268 с.
191. Толстухина Т.В., Вдовина О.П. Возможности экспертных исследований микрочастиц лакокрасочного покрытия и их использование в



- расследовании ДТП // Известия Тульского государственного университета. Экономические и юридические науки. № 2. – Тула: Тульский государственный университет, 2012. С. 78-88.
192. Толстухина Т.В., Устинова И.В. Проблемы использования специальных знаний специалиста в стадии возбуждения уголовного дела // Известия Тульского государственного университета. Экономические и юридические науки. № 1. – Тула: Тульский государственный университет, 2016. С. 79-86.
193. Холина Е.А. Установление причинно-следственных связей при производстве судебных экспертиз. - М.: ЗАО «Книга и бизнес», 2012. – 232 с.
194. Холопова Е.Н., Комиссарова Я.В. Перспективы развития криминалистической теории изучения личности // Библиотека криминалиста. № 2 (19). - М.: Юрлитинформ, 2015. С.261-268.
195. Чава И.И., Гречуха Н.М., Ирбицкий А.Г. Судебная автотехническая экспертиза. - М.: Библиотека эксперта, 2015.
196. Чава И.И., Попов Е.А. Транспортно-трассологическая экспертиза. Учебно-методическое пособие. - М.: Судэкс, 2017. – 224 с.
197. Чава И.И., Суворов Ю.Б. Судебная дорожно-транспортная экспертиза. - М.: Библиотека эксперта, 2007.– 98 с.
198. Чава И.И. Судебная автотехническая экспертиза. - М.: Судэкс, 2016. – 182 с.
199. Чих Н. В. Теоретические и практические проблемы расследования дорожно-транспортных преступлений: монография. - Н. Новгород: Изд-во Волго-Вятской академии гос. службы, 2000. – 142 с.
200. Шапкин А.А. Криминалистическая характеристика дорожно-транспортных преступлений // Социально-экономические явления и процессы. 2013. № 5. С. 238-240.
201. Шахриманьян И.К. Защита по делам о ДТП. - М.: Изд-во Е. Разумова, 2002. – 94 с.

202. Эфендиев М.З. Профилактика автодорожных происшествий в деятельности экспертного учреждения // Вопросы судебной экспертизы. 1966. № 3.
203. Яблоков Н.П. Криминалистическая методика расследования: история, современное состояние и проблемы. - М.: Инфра-М, 2016. – 192 с.
204. Яблоков Н.П. Некоторые проблемы отечественной криминалистики в свете сегодняшнего времени // Современная криминалистика: проблемы, тенденции, перспективы. Материалы Международной научно-практической конференции, посвященной 90-летию профессора Н.П. Яблокова. – М.: МАКС Пресс, 2015. С. 20-25.
205. Яблоков Н. П. Методика расследования автотранспортных происшествий: лекция. - М.: МГУ им. М.В. Ломоносова, 1959. – 70 с.
206. Якимов О.Ю. Дорожно-транспортные преступления. – М.: Юрайт, 2008. – 175 с.
207. Яковлева Е.О. Личность водителя и ситуация в механизме совершения дорожно-транспортных преступлений. - М.: Юрлитинформ, 2016. – 192 с.
208. Ясенева М.О. Понятие и элементы криминалистической характеристики нарушений правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию // Известия Алтайского государственного университета. 2017. № 6 (98). С. 119-122.

### **III. Диссертации и авторефераты диссертаций**

209. Александров А.П. Разработка методики автоматизированного анализа дорожно-транспортных происшествий: дис. ...канд. техн. наук. СПб., 2001. – 201 с.
210. Алексеев А.Г. Методика расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных в условиях неочевидности: дис. ...канд. юрид. наук. Саратов, 2001. – 187 с.
211. Андреев И. С. Профилактическая деятельность следователя при расследовании дорожно-транспортных происшествий: дис. ... канд. юрид. наук. Минск, 1982. – 220 с.

212. Ачмиз Р.Ю. Расследование дорожно-транспортных преступлений: теоретические и тактико-методические аспекты: дис. ...канд. юрид. наук. Краснодар, 1999. – 212 с.
213. Багдасарян Ю. Н. Криминалистический анализ механизма дорожно-транспортного преступления: дис. ... канд. юрид. наук. М., 1982. – 196 с.
214. Беляев М.В. Трасологическая диагностика по делам о дорожно-транспортных происшествиях: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2016. – 25 с.
215. Бибииков А.А. Противодействие расследованию преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, и криминалистические методы его преодоления: дис. ...канд. юрид. наук. Тула, 2005. – 208 с.
216. Бондаренко А.А. Правовые и технико-криминалистические особенности применения фотограмметрических методов для фиксации места обстановки дорожно-транспортного происшествия: дис. ...канд. юрид. наук. Волгоград, 2008. – 190 с.
217. Вдовина О. П. Теория и практика использования микрообъектов в расследовании дорожно-транспортных преступлений: дис. ... канд. юрид. наук. Калининград, 2016. - 250 с.
218. Владимиров С.В. Расследование наезда транспортного средства на пешехода: дис. ...канд. юрид. наук. Владимир, 2011. – 217 с.
219. Власова С.В. Способы собирания доказательств по уголовным делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: дис. ...канд. юрид. наук. Нижний Новгород, 2009. – 312 с.
220. Волчецкая Т. С. Ситуационное моделирование в расследовании преступлений: автореф. дис. ...канд. юрид. наук. М.: МГУ им. М.В.Ломоносова, 1991. – 23 с.
221. Волчецкая Т.С. Криминалистическая ситуалогия: дис. ...докт. юрид. наук. М.: МГУ им. М.В.Ломоносова, 1997. – 395 с.

222. Волчецкая Т.С. Ситуационное моделирование в расследовании преступлений: дис. ... канд. юрид. наук. М., 1991. – 173 с.
223. Гавло В.К. Проблемы теории и практика криминалистической методики расследования преступлений: автореф. дис. ... докт. юрид. наук. М., 1988. – 52 с.
224. Гайнельзянова В. Р. Использование специальных знаний при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: автореф. дис. ...канд. юрид. наук. Челябинск, 2012. – 30 с.
225. Ганжурова Б.Ц. Совершенствование медико-организационных мероприятий оказания первой помощи пострадавшим в ДТП: автореф. дис. ...канд. мед. наук. М., 2008. – 26 с.
226. Гирько С. И. Особенности расследования дел о дорожно-транспортных преступлениях: дис. ... канд. юрид. наук. М., 1992. – 228 с.
227. Городокин В.А. Использование специальных автотехнических знаний при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: дис. ... канд. юрид. наук. Челябинск, 2009. – 241 с.
228. Горская А.В. Педагогическая профилактика детского дорожно-транспортного травматизма в современном мегаполисе: дис. ...канд. пед. наук. СПб., 2004. – 184 с.
229. Григорьев А.Н. Теоретические аспекты информации и её защиты в предварительном расследовании преступлений: дис. ... канд. юрид. наук. Калининград, 2002. – 223 с.
230. Губайдуллин М.И. Судебно-медицинская оценка степени вреда здоровью и дефектов оказания медицинской помощи на госпитальном этапе пострадавшим в ДТП: автореф. дис. ...докт. мед. наук. М., 2014. – 46 с.
231. Давидов В.Б. Вопросы допустимости доказательств при расследовании и рассмотрении уголовных дел по дорожно-транспортным происшествиям: дис. ...канд. юрид. наук. Краснодар, 2005. – 213 с.

232. Демидова Т.В. Взаимодействие следователя с сотрудниками экспертно-криминалистических подразделений при расследовании дорожно-транспортных преступлений: дис. ...канд. юрид. наук. М., 2010. – 232 с.
233. Драпкин Л.Я. Построение и проверка следственных версий: автореф.дис. ... канд. юрид. наук. М., 1972. – 28 с.
234. Егорова В.Ф. Особенности первоначального этапа расследования происшествий, возникающих, при пересечении автотранспортом железнодорожных путей: дис. ...канд. юрид. наук. Иркутск, 2009. -175 с.
235. Завгородний И. К. Организация первоначального этапа расследования дорожно-транспортных происшествий, совершаемых в условиях большого города: дис. ... канд. юрид. наук. Краснодар, 2007. - 182 с.
236. Замиховский М. И. Экспертная реконструкция механизма дорожно-транспортного происшествия по его следам: дис. ... канд. юрид. наук. М., 1992. – 301 с.
237. Зеленцов М.В. Повышение уровня безопасности движения в городах на основе нейросетевых и дискриминантных методов анализа ДТП: дис. ... канд. техн. наук. Липецк, 2010. – 205 с.
238. Зубенко Е. В. Методика расследования дорожно-транспортных преступлений, сопряженных с оставлением потерпевших в опасности: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Владивосток, 2012. - 26 с.
239. Калугин А.В.Разработка методов и средств для автоматической регистрации параметров дорожно-транспортного происшествия: дис. ...канд. техн. наук. М., 2009. – 209 с.
240. Ким О.Д. Проблемы и пути совершенствования расследования ДТП на основе научных знаний (на материалах следственной и экспертной практики Кыргызстана): дис. ... докт. юрид. наук. Бишкек, 1998. - 351 с.
241. Китаев Е.В.Методика реконструкции параметров движения транспортного средства по характеру деформации его деталей при дорожно-транспортном происшествии: дис. ...канд. юрид. наук. Волгоград, 2009. – 189 с.

242. Коленко А. Д. Проблемы расследования дорожно-транспортных преступлений (на материалах Приморского края): автореф. дис. ...канд. юрид. наук. Владивосток, 2004. – 174 с.
243. Колосов Н. Ф. Совершенствование организации раскрытия и методики расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных в условиях неочевидности: дис. ... канд. юрид. наук. – Волгоград, 1996. – 203 с.
244. Кольчурин А. Г. Особенности расследования дорожно-транспортных преступлений, совершенных в сельской местности. Краснодар, 2004. – 223 с.
245. Корма В. Д. Основы криминалистического учения о техногенных источниках повышенной опасности: дис. ... докт.юрид. наук. М., 2006. - 379 с.
246. Косов А.В. Предупреждение преступлений с помощью технико-криминалистических средств: дис. ...канд. юрид. наук. Владимир, 2004. - 206 с.
247. Косов Д.В. Тактические приемы и криминалистические методы профилактики преступлений: дис. ...канд. юрид. наук. Владимир, 2007. – 184 с.
248. Коссович А.А. Информационно-криминалистическое обеспечение комплексных судебных экспертиз при расследовании дорожно-транспортных преступлений: дис. ...канд. юрид. наук. Саратов, 2003. – 239 с.
249. Крамаренко В.П. Ситуационный подход к выявлению и преодолению следственных ошибок: автореф. дис. ...канд. юрид. наук. Краснодар, 2012. – 23 с.
250. Крикунов Ю.И. Проблемы осмотра места происшествия и назначения судебных экспертиз по уголовным делам о дорожно-транспортных происшествиях: дис. ...канд. юрид. наук. Иркутск. 2006. – 172 с.

251. Кузьмин А.Г. Научное обоснование организации оказания специализированной медицинской помощи лицам, пострадавшим в ДТП в крупной области СЗФО РФ: на примере Вологодской области: автореф. дис. ...докт. мед. наук. СПб., 2014. – 44 с.
252. Куркова Н.А. Проблемы расследования преступлений, связанных с контрафакцией: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Калининград, 2003. – 20 с.
253. Курьянова О.Е. Повышение безопасности дорожного движения методами совершенствования системы подготовки водителей: дис. ... канд. техн. наук. М., 1998. - 153 с.
254. Лысенко В. В. Собираение, проверка и оценка сведений о временных характеристиках дорожно-транспортного преступления: дис. ... канд. юрид. наук. М., 2002. – 139 с.
255. Малиновский М.П. Метод повышения активной безопасности путём предупреждающего управления движением автопоезда: дис. ...канд. техн. наук. М.,2009. – 157 с.
256. Махтаев М.Ш. Проблемы криминалистического обеспечения предупреждения преступлений: дис. ...докт. юрид. наук. М., 2001. – 472 с.
257. Мызников В. А. Теоретические и практические проблемы расследования дорожно-транспортных происшествий: дис. ...канд. юрид. наук. Санкт-Петербург, 1996. – 193 с.
258. Назаров С.В. Назначение, производство и оценка результатов автотехнической экспертизы на предварительном следствии: дис. ...канд. юрид. наук. М., 1998. – 144 с.
259. Николаева Р.В. Исследование аварийности на автомобильных дорогах Республики Татарстан: дис. ...канд. техн. наук. М., 2011. – 179 с.
260. Онучин А. П. Проблемы расследования транспортных преступлений с учетом ситуационных факторов: дис. ...д-ра юрид. наук. Свердловск, 1991. – 427 с.

261. Перлов С. Н. Доказывание при расследовании дел о дорожно-транспортных происшествиях (процессуальные и криминалистические аспекты): дис. ...канд. юрид. наук. М., 1997. – 185 с.
262. Подопригора Н.В. Методика определения параметров процесса торможения автотранспортных средств при реконструкции и экспертизе дорожно-транспортных происшествий: дис. ...канд. техн. наук. СПб., 2013. – 145 с.
263. Поташник Д.П. Предупреждение преступлений по материалам криминалистических экспертиз: автореф. дисс. ...канд. юрид. наук. Томск, 1964. – 17 с.
264. Путивка С. Н. Криминалистическое моделирование для реконструкции неочевидных обстоятельств при расследовании дорожно-транспортных происшествий: дис. ...канд. юрид. наук. Волгоград, 2002. – 188 с.
265. Ремизов С.М. Противодействие расследованию ДТП и криминалистические методы его преодоления: дис. ...канд. юрид. наук. М., 2007. – 241 с.
266. Рыжиков С.Л. Правовые и технико-криминалистические аспекты использования средств объективного контроля за движением автомобиля в процессе совершения дорожно-транспортных происшествий: дис. ...канд. юрид. наук. Ростов-на-Дону, 2004. – 214 с.
267. Сенин С.А. Разработка методики повышения эффективности системы реагирования при возникновении экстремальных ситуаций ДТП на основе телематической технологии: автореф. дис. ...канд. техн. наук. М., 2015. – 22 с.
268. Сидоров Э. Т. Использование автотехнических познаний в раскрытии и расследовании ДТП: дис. ...канд. юрид. наук. М., 1999. – 273 с.
269. Соснин К. В. Тактико-криминалистические основы использования математических методов и компьютерных технологий в следственном эксперименте (по делам о дорожно-транспортных происшествиях): дис. ...канд. юрид. наук. Ижевск, 2002. – 172 с.



270. Степаненко Д.А. Проблемы теории и практики криминалистической идентификации: дис. ...докт. юрид. наук. Иркутск, 2006. – 337 с.
271. Степина П.А. Разработка методики совершенствования автотехнической экспертизы дорожно-транспортных происшествий: дис. ...канд. техн. наук. СПб., 2010. – 171 с.
272. Суворов Д.В. Теоретические и методические проблемы комплексного исследования системы «водитель-автомобиль-дорога» при расследовании ДТП: автореф. дис. ...докт. юрид. наук. М., 1993. – 67 с.
273. Сыромля Л.Б. Предварительное исследование материальных следов на месте дорожно-транспортного происшествия: автореф. дис. ...канд. юрид. наук. Хабаровск, 2017. - 26 с.
274. Тарасова М.А. Разработка экспресс-методики установления одновременности образования коррозионных повреждений при оценке технического состояния кузова автомобиля: автореф. дис. ...канд. техн. наук. Волгоград, 2015. – 16 с.
275. Таюрская Е.А. Виктимологическая характеристика и профилактики ДТП: дис. ...канд. юрид. наук. Иркутск, 2006. – 142 с.
276. Трошкин А. А. Криминалистическое прогнозирование дорожно-транспортных преступлений: автореф. дисс. ... канд. юрид. наук. М., 1994. - 20 с.
277. Федоренко А.Ю. Криминалистическая техника в предупреждении и пресечении противодействия раскрытию и расследованию преступлений: дис. ...канд. юрид. наук. М., 2001. – 213 с.
278. Фридман И.Я. Судебная экспертиза и вопросы предупреждения преступлений: дисс. ... докт. юрид. наук. М., 1973.
279. Хачатрян Э. Г. Проблемы экспертных исследований при расследовании нарушений правил дорожного движения: дис. ... канд. юрид. наук. Краснодар, 2012. – 190 с.

280. Чипурина Е.А. Криминологическая характеристика и профилактика ДТП в условиях крупного города, повлекших тяжкие последствия: на материалах г. Москвы: дис. ...канд. юрид. наук. М., 2005. – 179 с.
281. Чичерина М.П. Виктимологический анализ и профилактика ДТП, совершаемых водителями частных легковых автомобилей: дис. ...канд. юрид. наук. М., 2000. – 146 с.
282. Чих Н.В. Механизм ДТП и его установление на предварительном следствии: дис. ...канд. юрид. наук. Нижний Новгород, 1999. – 202 с.
283. Шахов К.С. Метод анализа механизма дорожно-транспортного происшествия: дис. ...канд. техн. наук. Тюмень, 2007. – 135 с.
284. Шипшин С.С. Судебно-психологическая экспертиза психического состояния водителя по делам о ДТП: дис. ...канд. психол. наук. М., 1998. – 236 с.
285. Эвленин Р.Г. Разработка мероприятий по повышению безопасности дорожного движения: на примере республики Дагестан: автореф. дис. ...канд. техн. наук. М., 2007. – 19 с.
286. Эфендиев М. З. Деятельность учреждений судебной экспертизы по предупреждению дорожно-транспортных происшествий (по материалам Дагестанской АССР): автореф. дис. ...канд. юрид. наук. М., 1967. - 15 с.

#### **IV. Интернет – ресурсы**

287. Айдын Е.В., Миткарева Н.С. Эффективность внедрения средств контроля над режимом труда и отдыха водителей грузового автотранспорта Сибирского федерального округа [Электронный ресурс]. – URL: <http://elibrary.ru/item.asp?id=22676937> (дата обращения 22.06.2016).
288. Афинеевский С.А. Тахографы необходимы для борьбы с переутомлением водителей [Электронный ресурс]. – URL: <http://elibrary.ru/item.asp?id=20426417> (дата обращения 23.02.2016)

289. Беляева М.А. Мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения автотранспортными предприятиями [Электронный ресурс]. - URL: <http://elibrary.ru/item.asp?id=22462608> (дата обращения 08.11.2015).
290. Гудков В.А., Рябов И.М., Чернышов К.В., Залимханов Т.Б., Муртузов М.М. Повышение безопасности движения в темное время суток путем применения контурной маркировки [Электронный ресурс]. - URL: <http://elibrary.ru/item.asp?id=16221479> (дата обращения 13.10.2015).
291. Ефимова Е.О. Система необходимых предупредительных мер дорожно-транспортной преступности в России. [Электронный ресурс]. - URL: <http://отрасли-права.рф/article/1450/> (дата обращения 24.04.2015).
292. Карпухин К.Е., Бакеро П.И. Использование ударного аттенюатора в грузовых автомобилях, как способ снижения смертности при ДТП на примере Эквадора [Электронный ресурс]. - URL: <http://elibrary.ru/item.asp?id=24052757> (дата обращения 28.10.2015).
293. Клименко М.В., Черунова И.В. Оценка проблем безопасности водителей дальнорейсового транспорта как основы развития новых технологий [Электронный ресурс]. - URL: <http://elibrary.ru/item.asp?id=25516803> (дата обращения 10.03.2016)
294. Криминалистика: тактика, организация и методика расследования преступлений: учебник / под ред.: А.П. Резвана, М.В. Субботиной, Ю.В. Харченко. [Электронный ресурс]. - URL: <http://www.twirpx.com/file/945686/> (дата обращения 12.06.2016).
295. Махотина О.А. Борьба с усталостью водителей как важное направление повышения безопасности междугородных и международных автомобильных перевозок [Электронный ресурс]. - URL: <http://elibrary.ru/item.asp?id=22854629> (дата обращения 12.05.2016)
296. Официальный сайт МВД России [Электронный ресурс]. - URL: <http://mvd.ru/folder/101762/item/6917617/> (дата обращения 21.12.2015).
297. Официальный сайт Президента России. [Электронный ресурс]. - URL: <http://президент.рф/transcripts/17461/> (дата обращения 14.02.2015).

298. Пеньшин Н.В., Ивлев В.Ю. Исследование путей эффективного снижения вероятности ДТП [Электронный ресурс]. – URL: <http://elibrary.ru/item.asp?id=24886757> (дата обращения 18.04.2016)
299. Петров А.И. Расследование и экспертиза ДТП [Электронный ресурс].- URL: <http://elibrary.ru/item.asp?id=24259905> (дата обращения 21.02.2015)
300. Соколов А.Б. Расследование дел о ДТП: действия следователя на первоначальном этапе [Электронный ресурс].-URL: <http://elibrary.ru/item.asp?id=24079550> (дата обращения 05.04.2016).
301. Фаттахов Т.А. ДТП и смертность в России:1956-2012 [Электронный ресурс]. - URL: <http://elibrary.ru/item.asp?id=25030300> (дата обращения 08.03.2016).

#### **V. Эмпирические материалы**

302. Материалы уголовных дел, квалифицированных по ч.1-5 ст. 264 УК РФ, из архива Ленинградского районного суда г.Калининграда за 2012-2014 годы.
303. Материалы уголовных дел, квалифицированных по ч.1-5 ст. 264 УК РФ, из архива Центрального районного суда г.Калининграда за 2013-2015 годы.
304. Материалы уголовных дел, квалифицированных по ст.ст. 266, 268 УК РФ, из архива Московского районного суда г.Калининграда за 2014-2017 годы.
305. Материалы заключений экспертов-автотехников из архива Калининградской лаборатории судебной экспертизы Минюста РФ за 2014-2015 годы.
306. Материалы уголовных дел, квалифицированных поч. 1-3 ст. 266 УК РФ, из архива Октябрьского районного суда г.Барнаула Алтайского края за 2014 год.
307. Материалы заключений экспертов-автотехников из архива Алтайской лаборатории судебной экспертизы Минюста РФ за 2013-2014 годы.

308. Материалы уголовных дел, квалифицированных по ч.1-5 ст. 264 УК РФ, из архива Ленинского районного суда г.Барнаула Алтайского края за 2013-2014 годы.
309. Отказные материалы из архива ГУ МВД России по Алтайскому краю за 2014-2016 годы.
310. Материалы уголовных дел, квалифицированных по ч.1-5 ст. 264 УК РФ, из архива Новочеркасского городского суда Ростовской области за 2015 год.
311. Материалы заключений экспертов-автотехников из архива Южного регионального центра судебной экспертизы Минюста РФ г.Ростов-на-Дону за 2010 и 2014 годы.
312. Материалы заключений экспертов-автотехников из архива экспертно-криминалистического отдела межмуниципального управления МВД РФ "Новочеркасское" Ростовской области за 2015 год.
313. Материалы заключений экспертов-автотехников из архива Регионального центра судебных экспертиз и исследований г. Ростова-на-Дону за 2014 год.
314. Материалы заключений экспертов-автотехников из архива экспертно-криминалистического центра ГУМВД России по Алтайскому краю за 2012-2016 годы.
315. Материалы заключений комплексных экспертиз из архива Иркутского экспертного бюро за 2014-2017 годы.
316. Материалы уголовных дел, квалифицированных по ст. 264.1 УК РФ, из архива мирового судьи судебного участка г.Ясного Оренбургской области за 2015 год.
317. Материалы уголовных дел, квалифицированных по ст. 264.1 УК РФ, из архива мирового судьи судебного участка № 248 Даниловского района г. Москвы за 2017 год.

318. Материалы уголовных дел, квалифицированных по ст. 264.1 УК РФ, из архива мирового судьи судебного участка № 127 волгоградской области за 2017 год.
319. Материалы заключений судебно-медицинских экспертов из архива Алтайского краевого бюро судебно-медицинской экспертизы за 2012-2016годы.
320. Материалы заключений судебно-медицинских экспертов из архива Бюро судебно-медицинской экспертизы Калининградской области за 2012-2016годы.

**ПРИЛОЖЕНИЯ****Приложение № 1****Аналитическая справка**

*по итогам опроса руководителей транспортных предприятий по проблемам дорожно-транспортных происшествий с участием большегрузных автомобилей и автопоездов*

Опрошено **215** руководителей транспортных предприятий Иркутской, Смоленской, Свердловской, Псковской, Ростовской, Калининградской, Московской областей и Алтайского края, их ответы распределились следующим образом:

**1. Каков Ваш стаж работы в управлении транспортным предприятием грузовых автомобилей и автопоездов?**

- а) до 5 лет – 2 % (4 респондента)
- б) от 5 до 10 лет – 17 % (36 респондентов)
- в) от 10 до 20 лет – 52 % (112 респондентов)
- г) более 20 лет – 29 % (63 респондента)

**2. Ваше образование**

- а) высшее автомобильное – 40 % (86 респондентов)
- б) высшее непрофильное – 30 % (64 респондентов)
- в) среднее специальное (техникум) – 20 % (43 респондента)
- г) среднее специальное (профучилище) – 10 % (22 респондента)

**3. Каков парк грузовых автомобилей и автопоездов Вашего предприятия?**

- а) до 10 грузовиков – 25 % (53 респондента)
- б) от 10 до 20 грузовиков – 26 % (56 респондентов)
- в) от 20 до 30 грузовиков – 10 % (23 респондента)
- г) свыше 30 грузовых автомобилей – 39 % (83 респондента)

**4. Марки транспортных средств**

- а) отечественные КамАЗ, МАЗ – 4 % (8 респондентов)
- б) импортные ДАФ, МАН, Скания, Вольво, Ивеко, Рено, Мерседес – 96 % (207 респондентов)

**5. Срок эксплуатации грузовых автомобилей и автопоездов**

- а) до 5 лет – 4 % (10 респондентов)
- б) от 5 до 10 лет – 86 % (186 респондентов)
- в) от 10 до 20 лет – 10 % (19 респондентов)

**6. Происходили ли ДТП с участием Ваших грузовых автомобилей?**

- а) да – 19 % (42 респондента)
- б) нет – 81 % (173 респондента)

**7. В какое время суток было совершено ДТП?**

- а) днем – 55 % (118 респондентов)
- б) ночью – 45 % (97 респондентов)

**8. По Вашему мнению, каковы причины совершения ДТП с участием большегрузных автомобилей?**

- а) водительский фактор (мало профессионалов) – 98 % (210 респондентов)
- б) техническое состояние грузовика – 6 % (12 респондентов)
- в) погодные условия – 92 % (198 респондентов)
- г) неправильно закрепленный груз – 7% (15 респондентов)
- д) дорожные условия – 98 % (211 респондентов)
- е) виновны третьи лица – 97 % (208 респондентов)
- ж) организация дорожного движения – 24 % (52 респондента)

**9. По Вашему мнению, что является причиной совершения ДТП по вине водителя?**

- а) недостаточный стаж управления большегрузным транспортным средством – 12 % (25 респондентов)
- б) состояние опьянения – 2% (5 респондентов)
- в) усталость, переработка – 40 % (80 респондентов)
- г) лихачество, "гонщики" – 46 % (99 респондентов)

**10. Каков возраст водителей большегрузных автомобилей, виновников ДТП?**

- а) до 30 лет – 10 % (20 респондентов)
- б) от 30 до 40 – 50 % (108 респондентов)
- в) от 40 до 50 – 35 % (76 респондентов)
- г) свыше 50 лет – 5 % (11 респондентов)

**11. Какое количество грузовых автомобилей Вашего предприятия оборудовано зеркалами переднего обзора?**

- а) все 100 % - 71 % (153 респондента)
- б) менее 50% - 29 % (62 респондента)

**12. Производится ли анализ режима труда и отдыха водителя, скоростного режима на основании данных тахографа после рейса?**

- а) обязательно, это необходимо для профилактической работы с водителями – 88% (189 респондентов)
- б) нет, это лишняя работа – 12 % (26 респондентов)



**13. По Вашему мнению, что необходимо сделать для предупреждения ДТП с участием большегрузных автомобилей и автопоездов?**

- а) внести в законодательство РФ конкретный перечень требований к водителям грузовиков – 17 % (36 респондентов)
- б) для обновления автопарка необходима помощь Правительства РФ, в том числе: субсидирование выплат по кредитам на приобретение транспортных средств для международных грузоперевозок – 86 % (186 респондентов)
- в) улучшить качество дорог в РФ, в том числе: расширение дорог, разделение транспортных потоков, освещение опасных участков, разметка, строительство наземных и подземных пешеходных переходов в населенных пунктах – 98 % (212 респондентов)
- г) увеличить количество мест для парковки, стоянки большегрузных автомобилей на федеральных трассах – 41 % (89 респондентов)
- д) усилить контроль за продажей некачественных запасных частей для автомобилей – 21 % (45 респондентов)
- е) органы ГИБДД обязаны оперативно принимать меры для предотвращения ДТП в местах постоянных аварий – 89 % (191 респондент)

## Аналитическая справка

*по итогам опроса водителей грузовиков  
по проблемам дорожно-транспортных происшествий  
с участием большегрузных автомобилей и автопоездов*

Опрошено **450** водителей транспортных предприятий Калининградской, Смоленской, Ростовской областей и Алтайского края, их ответы распределились следующим образом:

### 1. Ваш возраст

- а) до 30 лет – 8 % (38 респондентов)
- б) от 30 до 40 – 12 % (56 респондентов)
- в) от 40 до 50 – 55 % (246 респондентов)
- г) свыше 50 лет – 25 % (110 респондентов)

### 2. Какой стаж управления большегрузным автомобилем?

- а) до 5 лет – 3% (15 респондентов)
- б) от 5 до 10 лет – 8 % (26 респондентов)
- в) от 10 до 20 лет – 64 % (286 респондентов)
- г) свыше 20 лет – 25 % (123 респондента)

### 3. Ваше образование

- а) среднее – 6 % (29 респондентов)
- б) профессиональное училище – 76 % (340 респондентов)
- в) техникум – 8 % (38 респондентов)
- г) высшее образование – 10 % (43 респондента)

### 4. Семейное положение

- а) женат – 85 % (383 респондента)
- б) разведен – 3 % (15 респондентов)
- в) холост – 7 % (31 респондент)
- г) гражданский брак – 5 % (21 респондент)

### 5. По Вашему мнению, что является причинами ДТП грузовых автомобилей и автопоездов?

- а) техническая неисправность – 86 % (386 респондентов)
- б) усталость, переработка водителя – 64 % (291 респондент)
- в) водитель-лихач, «гонщик» - 54 % (245 респондентов)
- г) незначительный опыт вождения – 41 % (186 респондентов)
- д) погодные условия – 89 % (401 респондент)
- е) состояние дорог – 86 % (389 респондентов)

- ж) третьи лица (подрезают, неправильный обгон, резкое торможение) – 15 % (68 респондентов)
- з) управление ТС в состоянии опьянения – 86 % (398 респондентов)
- и) вина пешехода – 12 % (56 респондентов)
- к) попадание в слепую зону – 15 % (69 респондентов)
- л) проблемы с грузом – 10 % (43 респондента)
- м) дорожные работы – 14 % (63 респондента)

**6. В каких регионах происходит больше всего ДТП с участием грузовых автомобилей и автопоездов?**

- а) Центральный округ России – 48 % (218 респондентов)
- б) Юг России – 41 % (186 респондентов)
- в) Урал – 8 % (36 респондентов)
- г) Сибирь – 1% (5 респондентов)
- д) Северо-Западный округ – 2 % (5 респондентов)

**7. На Ваш взгляд, причины концентрации ДТП в выбранном регионе?**

- а) состояние дорог – 37 % (165 респондентов)
- б) плотность движения транспортных средств – 12 % (56 респондентов)
- в) дорожные знаки и разметка – 16 % (71 респондент)
- г) недостаточная организация дорожного движения сотрудниками ГИБДД – 0,6 % (3 респондента)
- д) отсутствие соблюдения ПДД местными жителями – 5 % (23 респондента)
- е) неисправное ТС – 8 % (36 респондентов)
- ж) погодные условия – 21,4 % (96 респондентов)

**8. Какая техническая неисправность является причиной ДТП грузовых автомобилей и автопоездов?**

- а) автошины, не отвечающие требованиям ГОСТ 51709 ("лысая резина") – 45 % (201 респондент)
- б) неисправная тормозная система – 44 % (198 респондентов)
- в) неработающие световые приборы – 2 % (12 респондентов)
- г) неисправное рулевое управление – 6 % (25 респондентов)
- д) неисправное сцепное устройство – 2 % (10 респондентов)
- е) неисправность или отсутствие АБС – 1 % (4 респондента)

**9. Каковы причины ДТП грузовиков и автопоездов из-за несоблюдения ПДД?**

- а) несоблюдение скоростного режима – 43 % (189 респондента)
- б) несоблюдение дистанции – 21 % (93 респондента)
- в) нарушение правил обгона – 22 % (101 респондент)
- г) неправильно закрепленный груз – 2 % (8 респондентов)
- д) нарушение правил проезда перекрестка – 1 % (5 респондентов)
- е) несоблюдение знаков дорожного движения – 9 % (43 респондента)

ж) несоблюдение мер безопасности в случае остановки или поломки – 2 % (11 респондентов)

**10. Проводится ли на вашем предприятии предрейсовый и послерейсовый медосмотр?**

а) не проводится (нет врача) – 10 % (43 респондента)

б) проводится обязательно – 74 % (331 респондент)

в) машина находится около дома, я сразу уезжаю в рейс – 6 % (29 респондентов)

г) проводится, но если мне плохо, все равно нужно ехать, нет подмены – 10 % (47 респондентов)

**11. Влияют ли на аварийность контрафактные автозапчасти?**

а) да, несомненно – 72 % (324 респондента)

б) думаю, что не влияют – 21 % (96 респондентов)

в) не знаю – 7 % (30 респондентов)

**12. Почему руководители транспортных компаний в большинстве своем устанавливают контрафактные автозапчасти?**

а) отсутствие средств на оригинальные запчасти – 70 % (313 респондентов)

б) они не знают последствий их установки – 10 % (46 респондентов)

в) собираются технику продавать – 6 % (28 респондентов)

г) "авось" пронесет – 14 % (63 респондента)

**13. Тип дороги, где чаще всего происходит ДТП с участием большегрузных автомобилей:**

а) федеральная трасса – 78 % (352 респондента)

б) региональная дорога – 17 % (73 респондента)

в) сельская дорога – 0 %

г) временная дорога – 5 % (25 респондентов)

**14. Время суток, в течение которого чаще всего происходит ДТП с грузовиками:**

а) с 9-00 до 18-00 – 10 % (43 респондента)

б) с 18-00 до 24-00 – 43 % (196 респондентов)

в) с 24-00 до 6-00 (ночь) – 47 % (211 респондентов)

**15. Наиболее аварийное время года для большегрузных автомобилей:**

а) лето – 1% (5 респондентов)

б) осень – 34 % (156 респондентов)

в) зима – 64 % (286 респондентов)

г) весна – 1 % (3 респондента)

**16. Сможете Вы оказать первую помощь пострадавшему в ДТП?**

- а) да – 10% (45 респондентов)
- б) нет – 90% (405 респондентов)

**17. Какие мероприятия позволят снизить количество ДТП с участием грузовиков и автопоездов?**

- а) улучшение качества дорог и их обслуживания в сложных погодных условиях – 68 % (305 респондентов)
- б) обновление техники – 8 % (36 респондентов)
- в) соблюдение режима труда и отдыха – 15 % (66 респондентов)
- г) прохождение технического осмотра перед выездом в рейс – 1 % (7 респондентов)
- д) увеличение количества парковок и сервисных центров для грузовой техники вдоль трасс – 8 % (36 респондентов)

### Аналитическая справка

*по итогам опроса следователей органов внутренних дел  
по изучению проблем расследования ДТП с участием большегрузных  
автомобилей и автопоездов*

Опрошено **28** следователей Калининградской, Ростовской областей и Алтайского края, их ответы распределились следующим образом:

**1. Ваш стаж работы в правоохранительных органах**

- а) от 1 года до 3-х лет – 11 % (3 респондента)
- б) от 3-х лет до 5 лет – 21 % (6 респондентов)
- в) от 5 лет и более – 67 % (19 респондентов)

**2. Количество расследованных Вами уголовных дел по ДТП с участием большегрузных автомобилей**

- а) одно в год – 11 % (3 респондента)
- б) от двух до 5 в год – 28 % (8 респондентов)
- в) более 5 в год – 61 % (15 респондентов)

**3. Какое следственное действие требует более тщательной подготовки при расследовании данной категории уголовных дел?**

- а) осмотр места происшествия – 100 % (28 респондентов)
- б) осмотр транспортного средства – 100 % (28 респондентов)
- в) другие – 42 % (12 респондентов)

**4. Составляете ли Вы письменный план при подготовке к проведению следственных действий?**

- а) да – 32 % (9 респондентов)
- б) нет, в связи с отсутствием времени – 68 % (19 респондентов)

**5. Приобщаете ли Вы к протоколу осмотра места ДТП с участием большегрузных автомобилей диски тахографов или электронные карточки бортовых самописцев?**

- а) нет – 67 % (19 респондентов)
- б) приобщаю – 25 % (7 респондентов)
- в) обращаюсь за помощью к специалистам – 8 % (2 респондента)

**6. Как часто проводится следственный эксперимент при расследовании ДТП с участием большегрузных автомобилей?**

- а) не проводится – 42 % (12 респондентов)

б) проводится при технической возможности – 58 % (16 респондентов)

**7. Привлекаете ли Вы специалиста к составлению плана следственного эксперимента?**

а) всегда – 82 % (23 респондента)

б) привлекаю при необходимости – 18 % (5 респондентов)

**8. Какие трудности возникают у Вас при расследовании ДТП с участием большегрузных автомобилей?**

а) отсутствие свидетелей – 78 % (22 респондента)

б) недостаточная подготовка специалистов – 11 % (3 респондента)

в) отсутствие специальных приборов у специалистов – 11 % (3 респондента)

**9. Как быстро прибывают службы МЧС, ГИБДД, скорой медицинской помощи на место ДТП?**

в течении 10-30 мин – 100 % (28 респондентов)

**10. Оработано ли взаимодействие со службами спасения по эвакуации грузовых автомобилей, прицепов, грузов с места ДТП?**

нет, владельцы ТС эвакуируют их своими силами - 100 % (28 респондентов)

**11. Какие экспертизы Вы назначаете по данной категории уголовных дел?**

а) транспортно-трасологическая – 100 % (28 респондентов)

б) судебно-медицинская экспертиза – 100 % (28 респондентов)

в) автотехническая – 100 % (28 респондентов)

г) автодорожная - 100 % (28 респондентов)

д) ситуационная – 32 % (9 респондентов)

**12. Возникают ли у Вас трудности при постановке вопросов экспертам при назначении экспертиз по данному виду ДТП?**

а) да – 85 % (24 респондента)

б) нет – 15 % (4 респондента)

**13. Нуждаетесь ли Вы в консультациях специалиста при расследовании ДТП?**

да, помощь специалиста необходима – 100 % (28 респондентов)

**14. Могли бы Вам оказать помощь дополнительные методические материалы по расследованию ДТП с участием большегрузных автомобилей?**

а) нет – 7 % (2 респондента)

б) да – 93 % (26 респондентов)

**15. Какие необходимо предпринять меры по предотвращению крупных ДТП с участием грузовых автомобилей и полуприцепов?**

*(Ваш вариант ответа)*

- уполномоченным службам контролировать режим труда и отдыха водителей большегрузных автомобилей
- повысить ответственность должностных лиц автопредприятий за выпуск на линию неисправных грузовиков



**Аналитическая справка**

*по итогам опроса судебных экспертов-автотехников по изучению проблем расследования дорожно-транспортных происшествий с участием большегрузных автомобилей и автопоездов*

Опрошено **26** судебных экспертов-автотехников Калининградской, Ростовской областей и Алтайского края, их ответы распределились следующим образом:

**1. Каков Ваш стаж работы экспертом?**

- а) от 3 до 5 лет – 30 % (8 респондентов)
- б) от 5 лет и более – 70 % (18 респондентов)

**2. Какое количество экспертиз проведено Вами по ДТП?**

- а) 5 экспертиз в месяц – 30 % (8 респондентов)
- б) 6 экспертиз в месяц – 70% (18 респондентов)

**3. Какое количество экспертиз проведено Вами по ДТП с участием большегрузных автомобилей?**

- а) от 5 до 10 – 27 % (7 респондентов)
- б) более 10 – 73 % (19 респондентов)

**4. Какие трудности возникают при проведении экспертиз ДТП с участием грузовых автомобилей?**

- а) большой объем работы по оформлению документов – 38 % (10 респондентов)
- б) необходимость дополнительных материалов – 12 % (3 респондента)
- в) нехватка специальной литературы по грузовикам – 50 % (13 респондентов)

**5. Какие ошибки допускают следователи при назначении экспертиз по ДТП?**

- а) предоставляется недостаточное количество материалов для экспертизы – 19% (5 респондентов)
- б) неправильно сформулированы вопросы – 23 % (6 респондентов)
- в) не фиксируют следы – 46 % (12 респондентов)
- г) другие – 12 % (3 респондента)

**6. Какие объекты поступают на экспертизу?**

- а) фотографии места ДТП – 100 % (26 респондентов)

- б) видеозаписи развития дорожно-транспортной ситуации – 8 %  
(2 респондента)
- в) справки о продольном и поперечном профиле дороги - 8 %  
(2 респондента)
- г) справка о цикле работы светофоров – 4 % (1 респондент)
- д) выкопировка дислокации дорожных знаков на месте ДТП – 23 %  
(6 респондентов)
- е) транспортные средства - 100 % (26 респондентов)
- ж) отдельные узлы и агрегаты – 23 % (6 респондентов)
- з) протоколы, схемы - 100 % (26 респондентов)

**7. Укомплектовано ли экспертное учреждение, где Вы работаете современными приборами и оборудованием для проведения экспертиз по ДТП?**

- а) укомплектовано только на 25 % - 77 % (20 респондентов)
- б) укомплектовано только на 10 % - 23 % (6 респондентов)

**8. Есть ли необходимость проведения комиссионной, комплексной экспертиз по данной категории уголовных дел?**

- а) да, необходимо – 65 % (17 респондентов)
- б) нет – 35 % (9 респондентов)

**9. Какой вопрос при исследовании ДТП с участием большегрузных автомобилей является наиболее сложным или трудоемким?**

- а) установление технической возможности предотвращения ДТП – 46 % (12 респондентов)
- б) установление момента возникновения опасности для движения, требующих принятия экстренных мер по предотвращению ДТП – 4 %  
(1 респондент)
- в) определение причинной связи между действиями (бездействием) водителя по управлению ТС и последствиями технического характера – 12 % (3 респондента)
- г) порядок взаимодействия большегрузного автомобиля с другими объектами – 38 % (10 респондентов)

**10. Используете ли Вы компьютерные программы при проведении экспертиз по ДТП?**

- а) нет, т.к. данные программы отсутствуют – 65 % (17 респондентов)
- б) да, использую программу Карат 3 – 35 % (9 респондентов)

**11. Нужны ли эксперту правовые знания для проведения экспертиз по делам о ДТП?**

- а) да, необходимы – 100 % (26 респондентов)
- б) нет – 0 %

**12. Какие меры необходимо предпринять для профилактики ДТП?**

- а) улучшить качество российских дорог – 19 % (5 респондентов)
- б) установить дежурство патрульных экипажей в местах концентрации ДТП – 19 % (5 респондентов)
- в) повысить ответственность должностных лиц за выпуск на линию неисправных грузовиков – 38 % (10 респондентов)
- г) уполномоченным службам усилить контроль за режимом труда и отдыха водителей большегрузных автомобилей – 24 % (6 респондентов)

**13. В чем заключается профилактическая деятельность эксперта по данной категории уголовных дел? *(Ваш вариант ответа)***

- семинары со следователями два раза в год
- выезды экспертов в районные ОВД для проведения лекций и разбора произошедших ДТП

**14. На Ваш взгляд, какая помощь необходима эксперту при проведении экспертиз по дорожно-транспортным преступлениям с участием большегрузных автомобилей? *(Ваш вариант ответа)***

- необходима рассылка информационных писем и бюллетеней по данной тематике
- нужны финансовые средства на подписку журналов для экспертов

**Криминалистическая классификация грузового  
автомобильного транспорта**

<b>Основания классификации</b>			
<b>По типу кузова</b>	<b>По назначению</b>	<b>По техническим особенностям</b>	<b>По следам</b>
закрытый тип контейнер тентованный рефрижератор (изотермический кузов) изотермический фургон микроавтобус открытый тип бортовой самосвал конт. площадка кран автотранспортер цистерна лесовоз седельный тягач	фургоны общего назначения ( <i>бортовые</i> )	<i>по количеству осей</i> двухосные трехосные четырехосные пятиосные и более	следы качения, скольжения, перестроения, резких поворотов, движения задним ходом, следы замедленного, юзового и экстренного торможения, следы протектора шин повышенной проходимости, наслоения, соприкосновения, следы задних спаренных шин, ГСМ и НФ, охлаждающих и тормозных жидкостей, осколки стекла, частицы ЛКП, части груза и др.
	<i>специализированные</i> (самосвалы, фургоны, рефрижераторы, контейнеровозы, седельные тягачи с полуприцепами, балластные тягачи с прицепами)	<i>по осевым нагрузкам</i> до 6 т включительно, свыше 6 т до 10 т включительно	
	- спец. транспорт оперативных служб	<i>по колесной формуле</i> диаметр колеса: 4x2, 4x4, 6x4, 6x6	
	- для коммунального хозяйства и содержания дорог	<i>по типу двигателя</i> бензиновые дизельные газовые	
	- для перевозки грузов с использованием прицепа-ропуски - автоэвакуаторы	<i>по составу</i> одиночное транспортное средство автопоезд в составе: автомобиль-прицеп автомобиль-полуприцеп	
- ТС с грузоподъемными устройствами - ТС для перевозки опасных грузов - ТС для перевозки пищевых продуктов <i>цистерны</i>			

**Типовая информация о личности водителя большегрузного автомобиля  
(участника аварии)**

Показатели	Описание
<b>Квалификационные требования</b>	Водитель автомобиля (5-й разряд) - управление грузовыми автомобилями, автопоездами всех типов грузоподъемностью свыше 10 до 40 тонн
<b>Возраст</b>	от 26 до 61
<b>Пол</b>	мужской
<b>Образование</b>	В основном среднее специальное - 76 %
<b>Опыт вождения</b>	Преимущественно от 10 до 20 лет - 64%
<b>Семейное положение</b>	до 26 лет - преимущественно холостяки от 27 до 40 лет - 50% в разводе от 41 до 61 года - 85% состоят в браке
<b>Подготовка</b>	<p><b>Должен знать:</b>  правила дорожного движения, основы законодательства РФ в сфере дорожного движения и перевозок грузов;  основы безопасного управления транспортными средствами;  цели и задачи управления системами "водитель - автомобиль - дорога" и "водитель - автомобиль";  особенности наблюдения за дорожной обстановкой;  способы контроля безопасной дистанции и бокового интервала;  порядок вызова аварийных и спасательных служб;  основы обеспечения безопасности наиболее уязвимых участников дорожного движения: пешеходов, велосипедистов; основы обеспечения детской пассажирской безопасности;  последствия, связанные с нарушением ПДД водителями ТС;  методики по оказанию первой помощи;  состав аптечки первой помощи (автомобильной) и правила использования ее компонентов;  назначение, устройство, взаимодействие и принцип работы основных механизмов, приборов и деталей грузового автомобиля (грузового автомобиля с прицепом (прицепами), включая полуприцепы и прицепы-ропуски);  признаки неисправностей, возникающих в пути;  меры ответственности за нарушение ПДД;  влияние погодных-климатических и дорожных условий на безопасность дорожного движения;  правила и инструкции по охране труда при техническом осмотре грузового автомобиля (грузового автомобиля с прицепом (прицепами), включая полуприцепы и прицепы-ропуски), и обращении с эксплуатационными материалами, правила эксплуатации грузового автомобиля (грузового автомобиля с прицепом (прицепами), включая полуприцепы и прицепы-ропуски).</p> <p><b>Должен уметь:</b></p>

	<p>безопасно и эффективно управлять ТС в различных условиях дорожного движения; соблюдать Правила дорожного движения; контролировать свое эмоциональное состояние; проверять техническое состояние транспортного средства; устранять мелкие неисправности в процессе эксплуатации ТС, не требующие разборки узлов и агрегатов; выбирать безопасные скорость, дистанцию и интервал в различных условиях дорожного движения; использовать зеркала заднего вида при маневрировании; прогнозировать возникновение опасных дорожно-транспортных ситуаций в процессе управления и совершать действия по их предотвращению; своевременно принимать решения и действовать в сложных и опасных дорожных ситуациях; оказывать первую помощь пострадавшим в ДТП; использовать средства тушения пожара; совершенствовать навыки управления ТС; использовать в работе различные типы тахографов.</p>
<b>Допуск</b>	Не допускается к вождению лицо, находящееся в состоянии опьянения и технически неисправное транспортное средство
<b>Водительское удостоверение</b>	<b>СЕ-</b> грузовые автомобили с прицепом
<b>Режим работы</b>	<p>Ежедневная продолжительность управления ТС <b>не должна превышать 9 часов</b>. Она может быть увеличена до 10 часов не более двух раз в течение недели.</p> <p>Еженедельная продолжительность управления ТС <b>не должна превышать 56 часов</b>.</p> <p>Общая продолжительность управления ТС в течение двух последовательных недель <b>не должна превышать 90 часов</b>.</p> <p>После периода управления в течение четырех с половиной часов водитель делает <b>перерыв</b> не менее чем на 45 минут, если не наступает период отдыха. Этот перерыв может быть заменен перерывом продолжительностью не менее 15 минут, за которым следует перерыв продолжительностью не менее 30 минут. В течение этих перерывов водитель не выполняет никакой другой работы. Эти перерывы не могут рассматриваться в качестве ежедневных периодов отдыха.</p> <p>Ежедневная продолжительность общей работы, в том числе управления ТС <b>не должна превышать 13 часов</b>. Продолжительность общей работы может быть продлена до 15 часов в сутки. Водитель может иметь не более трех рабочих дней продлённых до 15 часов общей работы между любыми двумя еженедельными периодами отдыха.</p> <p>Максимальная продолжительность непрерывной другой работы и управления ТС не должна превышать шести часов, после чего водитель делает перерыв не менее чем на 45 минут, если не наступает период отдыха.</p> <p>В течение каждых 24 часов водитель должен иметь непрерывный ежедневный отдых продолжительностью <b>не менее 11 часов</b>. Если часть ежедневного периода отдыха, которая попадает на этот 24-часовой период, составляет, как минимум, 9 часов, но менее 11 часов, то данный ежедневный период отдыха рассматривается в качестве сокращенного ежедневного периода отдыха. Ежедневный период отдыха может использоваться на ТС, если на нем имеется спальное место и ТС находится на стоянке.</p> <p>В течение 30 часов после окончания ежедневного или еженедельного периода отдыха водитель, входящий в состав экипажа из нескольких человек, имеет новый ежедневный период отдыха продолжительностью <b>не менее 9 часов</b>.</p>

	<p>Ежедневный период отдыха может быть увеличен до нормального еженедельного периода отдыха или сокращенного еженедельного периода отдыха. Водитель может иметь не более трех сокращенных ежедневных периодов отдыха между любыми двумя еженедельными периодами отдыха.</p> <p>В течение каждой рабочей недели водитель должен иметь еженедельный отдых, который должен составлять 45 последовательных часов. Этот период отдыха может быть сокращен до 36 часов, если он используется в месте приписки ТС или в месте приписки водителя, или до 24 часов, если он используется в любом другом месте. Любое сокращение продолжительности отдыха должно быть компенсировано предоставлением соответствующего времени отдыха целиком до конца третьей недели. Еженедельный период отдыха начинается не позднее, чем по окончании шести 24-часовых периодов, начинающихся после завершения предыдущего еженедельного периода отдыха.</p> <p>Отдых, который используется в качестве компенсации за сокращение еженедельного периода отдыха, присоединяется к другому периоду отдыха продолжительностью <b>не менее 9 часов</b>. По усмотрению водителя ежедневные периоды отдыха и сокращенные еженедельные периоды отдыха за пределами места приписки могут использоваться на ТС, если на нем имеются специально установленные приспособления для сна каждого водителя, предусмотренные конструкцией ТС, и если это ТС находится на стоянке.</p> <p>Водители экипажа, состоящего из нескольких человек, имеют нормальный еженедельный период отдыха, не менее 45 часов каждую неделю. Этот период может быть сокращен не менее чем до 24 часов. Однако каждое сокращение компенсируется эквивалентным периодом отдыха, если он используется целиком до конца третьей недели, следующей за рассматриваемой неделей.</p> <p>Еженедельный период отдыха, попадающий на две недели, может быть отнесен к любой из этих недель, но не к обеим сразу.</p> <p>В случаях, когда водитель на участке маршрута сопровождает автотранспортное средство, перевозимое на пароме или по железной дороге, он должен располагать спальным местом, и его нормальный ежедневный отдых может прерываться не более двух раз. Этот перерыв не должен превышать одного часа до погрузки или после выгрузки. При этом операции по таможенному оформлению включаются в операции по погрузке или выгрузке.</p> <p>Для того, чтобы не ставить под угрозу безопасность дорожного движения и достичь удобного места стоянки, водитель может отходить от положений настоящих Правил в той мере, в которой это необходимо для обеспечения безопасности находящихся на автотранспортном средстве лиц, автотранспортного средства или находящегося на нем груза. Водитель указывает характер и причину отхода от этих положений в регистрационном листе, диаграммном диске или на распечатке контрольного устройства не позднее чем в момент прибытия в подходящее место стоянки.</p>
<p><b>Контроль по употреблению наркотиков и алкоголя</b></p>	<p>Предрейсовый и послерейсовый медосмотры проводятся медицинским работником, имеющим высшее и (или) среднее профессиональное образование. Медосмотры включают в себя:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- сбор жалоб, визуальный осмотр, осмотр видимых слизистых и кожных покровов, общая термометрия, измерение артериального давления на периферических артериях, исследование пульса;</li> <li>- выявление признаков опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического), остаточных явлений опьянений, включая проведение лабораторных и инструментальных исследований:</li> </ul> <p>а) количественного определения алкоголя в выдыхаемом воздухе;</p>

	б) определения наличия психоактивных веществ в моче при наличии признаков опьянения и отрицательных результатах исследования выдыхаемого воздуха на алкоголь.
<b>Предрейсовый осмотр</b>	Осмотр проводится перед началом рабочего дня (смены, рейса) в целях выявления признаков воздействия вредных и (или) опасных производственных факторов, состояний и заболеваний, препятствующих выполнению трудовых обязанностей, в том числе алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения и остаточных явлений такого опьянения.
<b>Послереисовый осмотр</b>	Осмотр проводится по окончании рабочего дня (смены, рейса) в целях выявления признаков воздействия вредных и (или) опасных производственных факторов рабочей среды и трудового процесса на состояние здоровья работников, острого профессионального заболевания или отравления, признаков алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения.
<b>Типы водителей:</b>	
<b>индивидуальный предприниматель</b>	водитель, самостоятельно осуществляющий поиск потенциальных клиентов и перевозку грузов на собственном грузовом транспортном средстве
<b>водитель – физическое лицо</b>	управляет грузовым транспортным средством, находящимся в собственности
<b>наемный водитель</b>	дальнобойщик, принятый по трудовому договору и осуществляющий грузоперевозки по заказу работодателя на автотранспорте, принадлежащем компании перевозчика
<b>водители-мигранты</b>	Преимущественно литовцы, белорусы, латыши
<b>иностранцы водители</b>	Преимущественно лица из республик Средней Азии (без знания русского языка, без российских прав, без медосмотра, без техосмотра, с низкой водительской подготовкой)
<b>Рекомендации с предыдущего места работы</b>	Водитель - правонарушитель при устройстве на новую работу не может предоставить рекомендацию; говорит, что он работал у предпринимателя, который разорился.
<b>Обязанности</b>	<p>принимать, эксплуатировать, сдавать доверяемые ему транспортные средства, транспортную и эксплуатационную документацию в рабочем состоянии, полной комплектности и сохранности;</p> <p>принимать, сопровождать, сдавать грузы от имени работодателя, принимая на себя ответственность, возлагаемую на перевозчика на основании конвенции о договоре международной перевозки грузов (КДПГ), таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП), других нормативных документов, регулирующих порядок и ответственность за доставку грузов;</p> <p>неукоснительно выполнять оперативные инструкции работодателя, диспетчера;</p> <p>добросовестно выполнять свои трудовые обязанности в соответствии со своей должностью, приказы, распоряжения и инструкции работодателя;</p> <p>знать и соблюдать нормативы расходов, в том числе топлива, суточного пробега, времени труда и отдыха;</p> <p>технически грамотно эксплуатировать и своевременно обслуживать вверенную ему технику;</p> <p>знать и соблюдать правила эксплуатации устройств контроля за соблюдением режима труда и отдыха водителей (тахографов) и использования регистрационных листков (тахограмм);</p> <p>знать и соблюдать основные правила перевозки товаров под таможенным контролем, требования, предъявляемые к перевозчику со стороны контролирующих органов (таможня, транспортная инспекция,</p>



	полиция и т.д.), уметь пользоваться нормативными документами; знать и соблюдать разрешенные весовые нагрузки и габариты для транспортных средств; при погрузке груза следить за правильной его загрузкой, количеством, в случае необходимости производить его крепление, сверять соответствие количества и наименования груза, указанных в грузовых документах, с фактически загруженным
<b>Ответственность водителя</b>	дисциплинарная, административная, гражданская, уголовная
<b>Личные качества</b>	внимательность, наблюдательность, бдительность, осторожность, предусмотрительность, уравновешенность, терпение, выносливость
<b>Эмоциональное состояние</b>	повышенная тревожность, утомляемость, агрессия, эмоциональная истощаемость
<b>Профессиональные заболевания</b>	остеохондроз, радикулит, вывихи, простатит, геморрой, сердечно-сосудистые заболевания, гастрит, язвенная болезнь, холецистит, колит, панкреатит, дисбактериоз, сахарный диабет, ожирение
<b>Субкультура</b>	фильмы и сериалы о дальнбойщиках, слэнг, песни в стиле шансон и рок, компьютерные игры, интернет-портал, радио

## Криминалистический словарь сленга водителя большегрузного автомобиля

**А**

АЗЛИК – АЗЛК-2141  
 АКВАРИУМ – Renault Magnum  
 АКУЛА – BMW 80-х гг. выпуска с характерным скосом облицовки радиатора  
 АЛКА – прицеп-рефрижератор  
 АМЕРИКАНЕЦ – грузовик или прицеп производства США  
 АНГЛИЧАНКА – европейское транспортное средство с правым рулем  
 АРБУЗ-ТРАНС – сильно перегруженные овощами КамАЗы с номерами 05 гус  
 АФГАНЕЦ – КАМАЗ 6Х6 на обычных колесах, с двускатной ошиновкой задних колес

**Б**

БАБОЧКА – фургон с подъемными боковыми стенками  
 БАГАЖНИК – салон маршрутки  
 БАЛОННИК – колесный ключ  
 БАНАН – запаска на иномарках (как правило, меньше нормальных колес и диск окрашен в желтый цвет)  
 БАРАНКА – руль  
 БАРЖА – «ВОЛГА» кроме ГАЗ-21  
 БАТОН – шина, используемая на односкатных колесах размером 385/65 R 22,5  
 БАШМАК – колодка под колесо  
 БЕДУИН – легковой автомобиль с грузом на крыше  
 БЭХА, БУМЕР – BMW  
 БОБИК – УАЗ 469  
 БОТАНИКИ – легковые автомобили, создающие пробки на дороге в начале и в конце выходных в дачный сезон  
 БОРОДА, БОРОДАЧ – DAF95XF с характерной формой радиатора  
 БОЧКА – грузовик или прицеп с цистерной или контейнером-танком  
 БОЧКА – AUDI 80  
 БОЧОНОК (НА ТОНКИХ НОЖКАХ) – ВАЗ 2110  
 БУДКА – жесткий крытый кузов  
 БУРАТИНО-ТРАНС – лесовозы

**В**

ВАЛЯ – Вольво  
 ВЕРЕВКА, ЛЯМКА – буксировочный трос  
 ВЕРТОЛЁТ – то же самое, что и «ПЕРЕВЁРТЫШ» (машина, побывавшая в аварии с приземлением на крышу)  
 ВЕСЛО – ручка, предназначенная для открывания окна  
 ВОДОПОЙ – источник питьевой воды у дороги  
 ВОЗДУХАН – воздушный фильтр  
 ВОРОВАЙКА – лесовозы, которые незаконно возят лес, особенно в тайге  
 ВОЯКИ – военные мосты (с дополнительными редукторами и повышенным клиренсом)  
 ВЫШИВАТЬ – движение с постоянным перестроением из ряда в ряд по многополосной дороге  
 ВЫХЛОП – запах перегара изо рта

**Г**

ГАЛСТУК – жесткая буксировочная сцепка

ГЕЛИК – Гелендваген, мерседесовский джип  
 ГИДРАЧ – гидроусилитель руля  
 ГАЗИРОВАТЬ – бесполезно газовать там, где нужно пробовать в натяг  
 ГЛОБИК – Volvo с высокой кабиной (Globetrotter)  
 ГЛУШАК – глушитель  
 ГОРШОК – цилиндр двигателя  
 ГОРБАТЫЙ – КамАЗ самосвал с задним вывалом  
 ГЮНТЕР – УАЗ Hunter

**Д**

ДВИГЛО – двигатель  
 ДЕРНУТЬ – завести машину с помощью троса и другой машины  
 ДЖАГЕР – так на Урале называют «Запорожец»  
 ДЖИГИТОВКА – способность автомобиля быстро набирать скорость  
 ДИСКО – Ленд Ровер Дискавери  
 ДЛИННОМЕР – автопоезд  
 ДОГНАТЬ – врезаться во впереди идущую или стоящую машину  
 ДОЗВОЛ – разрешение на поездку в другую страну, выдаваемое министерством транспорта этой страны  
 ДОМАШНЕЕ ЗАДАНИЕ – после въезда на российскую территорию водитель должен подготовить массу документов для таможенного оформления.  
 ДРОВА (“У кого есть дровишки”) – топливо или талоны на него  
 ДУТИК – пограничный магазин Duty Free

**Е**

ЕЛОЧКА – накопительная площадка у таможни или в местах погрузки  
 ЕВРИК, ЕВРОСУПЕР, ТОСКА ПО VOLVO – МАЗ 5-го поколения

**Ж**

ЖЕЛТОРОТИК – магистральный тягач КамАЗ с характерной желтой кабиной  
 ЖЕНИТЬ – смешивать разные сорта бензина  
 ЖЕЧЬ РЕЗИНУ – трогаться с места на высокой передаче с пробуксовкой  
 ЖИП – джип

**З**

ЗАВЕСТИ С ТОЛКАЧА – завести машину с помощью физической силы людей  
 ЗАКРЫТЬ КАЛИТКУ – когда во время плотного движения необходимо перестроиться, идущий следом дальнбойщик выезжает на соседнюю полосу, позволяя тебе начать обгон  
 ЗАМЕС – партия грузовиков, периодически запускаемая на площадку для таможенного оформления. «Вася, я в этот замес не попал, дождись меня!»  
 ЗЕЛЁНАЯ МИЛЯ – платная дорога в Беларуси.  
 ЗУБИЛО – ВАЗ 2108, 2109

**И**

ИДТИ В КАНАЛЕ – двигаться по маршруту  
 ИНТЕР – International  
 ИХНЕМАРКА – иномарка

**К**

КАБЛУК – ИЖ 2715  
 КАКТУС – Мерседес-Бенц Актрос  
 КАЛИФОРНИЕЦ – водитель с номерами киевской области  
 КАМЕНЕЦ – двигатель Cummins  
 КАНИСТРА – бензовоз  
 КАПУТ – слово, означающее неисправность. Например, “Акку капут” – аккумуляторы сдохли  
 КЕПКА – Volvo с низкой кабиной с козырьком и обтекателем.

КАСАТКА – скания 114 с низкой кабиной  
КАРЛСОН – крыльчатка вентилятора  
КАСТРЮЛЯ – колпак воздушного фильтра  
КИНГУРИН (КИНГУРЯТНИК) – дуга спереди или сзади на джипе или грузовике  
КОЗЕЛ – ГАЗ-69  
КОЛДУН – распределитель давления тормозной жидкости между передним и задним контурами  
КОЛЕЙКА – слово, обозначающее очередь на границе, на погрузке, иногда – пробку. Нарушение порядка в КОЛЕЙКЕ карается физической расправой.  
КОЛХОЗЫ – обычные УАЗовские мосты («Куплю 469-ый на колхозах...»)  
КОНДЁР – кондиционер  
КОПЕЙКА – ВАЗ 2101  
КОРОЕДЫ – лесовозы  
КОРОТЫШ – трехдверный джип (чаще Рајеро)  
КОЧЕРГА – рычаг переключения передач  
КРОКОДИЛ – Краз  
КУБИК – INTERNATIONAL 9800 (бескапотной компоновки)  
КУКУРУЗЕР – Тойота Лэнд Крузер

## Л

ЛАБУС – литовско-латышский водитель  
ЛЕБЕДИТЬСЯ – использовать лебёдку  
ЛЕНИВЕЦ – поддерживающий мост  
ЛЕПЕСТОК – подъем или спуск с поворотом на эстакадной развязке  
ЛЕСОПИЛКА – там, где торгуют дровами (см. ДРОВА)  
ЛИФТОВАННЫЙ – джип поднятый над дорогой за счет проставок в подвеске или между рамой и кузовом  
ЛОБАСТАЯ – SCANIA LTL (4 поколение) с высокой кабиной  
ЛОПАТА – подъемная аппарель для загрузки-разгрузки фургона  
ЛОСЕОТБОЙНИК – железные дуги на передней части грузовика.  
ЛОШАДЬ – одна лошадиная сила двигателя  
ЛЫСАЯ РЕЗИНА – покрышка со стертым протектором  
ЛЮЛЬКА – мотоциклетная коляска

## М

МАЗУРИК – МАЗМАРГАРИН – МОСКВИЧ  
МАЛЕНЬКАЯ – легковой автомобиль  
МАНЯ – грузовик MAN  
МАРКОВНИК – ТОУОТА Mark II  
МАШИНКА – патрульный автомобиль ДПС  
МАШКА (ТЁЩА) – кувалда  
МЕРИН – Mercedes  
МЕШОК (ЧУЛОК) – тентованный грузовик или прицеп  
МИКРОБЫ – микроавтобусы и грузовики размером меньше «Бычка»  
МЫШКА – симпатичная девушка

## Н

НА КОРОТКОМ ПОВОДКЕ – когда два грузовика идут с минимальной дистанцией между собой  
НАЧАЛЬНИК КОЛОННЫ (БРИГАДИР) – тихоходное транспортное средство, за которым на узкой дороге скапливается транспорт и наблюдается нервная обстановка  
НЕДОПРИВОД – автомобиль без полного привода  
НЕЙТРАЛКА – дорога между крайними пограничными постами соседних стран  
НЕСВЕЖИЙ СВЕТОФОР – ситуация, когда два или более автопоезда на приличной скорости приближаются к перекрёстку, и не известно, успеют ли все пройти под давно горящий зеленый,

чтобы избежать резкого торможения или проезда под красный, идущий первым предупреждает: ”Вася, а светофор-то несвежий!”

НОЖНИЦЫ – фигура, которую образуют тягач и прицеп при движении, когда прицеп выносит на встречную полосу

НЫРНУТЬ В ЛУНКУ – на таможне подойти после ожидания очереди к окну для оформления документов

## О

ОВЕЧКА – Iveco

ОГНЕННАЯ ВОДА – то же, что и ЖИДКИЙ ХЛЕБ

ОГРЫЗОК – тягач, но без прицепа

ОДНОГЛАЗЫЙ – машина с одной исправной фарой

ОКНО (ИДТИ ПО ОКНУ) – прохождение таможенного оформления на границе на льготных для грузовладельца условиях

ОТРАБОТКА – отработанное масло

ОТСЕЧКА – принудительное ограничение оборотов двигателя

ОТСТЕЖКА – зарплата

## П

ПАЛАТКА – тентованная фура

ПАРКЕТНИК – ТС, имеющее лишь внешнее сходство с джипом (форма кузова), а в остальном (мощность и объем двигателя, 4x4, расстояние между осью колес и дорогой) представляющее собой обычный городской автомобиль. Употребляется в адрес Suzuki, Honda и корейцев (Kia, SsanYong и т.п.)

ПАЛКА – шлагбаум

ПАНИКЁР – водитель-пессимист, сеющий панику в эфире, преувеличивающий негативные явления на дороге: «голимый лёд», «большая КОЛЕЙКА» и т.п. Чтобы узнать истинное положение дел на трассе, желательно пообщаться с тремя-четырьмя дальнбойщиками

ПАПИРЕН – документы

ПАРАШЮТ – тормозной кран, действующий только на прицеп

ПАРОВОЗ – автопоезд с одним или двумя прицепами, общей длиной 24 метра

ПАРОВОЗИК – автопоезд с прицепом (но не с полуприцепом)

ПАСТУХ – водитель, дающий глупые советы по рации насчёт того, как себя вести на дороге или в КОЛЕЙКЕ

ПАТРИК – УАЗ-Патриот

ПЕРЕКИДКА – соединительные шланги или кабели, идущие с тягача на прицеп или с полуприцепа на прицеп

ПЕРЕВЕРТЫШ – машина, побывавшая в аварии с приземлением на крышу

ПЕРЕДНИЧЕК – жилетка работников ДПС характерного ядовито-зеленого цвета

ПЕРЕПРЫГНУТЬ – обогнать

ПЕТРИК – Peterbilt

ПЛЕМЯННИК – прицеп за полуприцепом

ПЛЕЧЕВАЯ – девушка легкого поведения

ПО КОРОБКЕ – тронуться с места

ПОВАРЁШКА – близкая подруга дальнбойщика, работающая в сфере общественного питания

ПОВЕЛО (о прицепе) – начальная стадия ножниц, когда ситуацию можно исправить, увеличивая скорость, чтобы выправить прицеп

ПОВИСНУТЬ (ШЛИФОВАТЬ, МЫЛИТЬ, СУШИТЬ) – не въехать в подъём из-за скользкого покрытия, не стронуться с места, буксовать

ПОДГОТОВЛЕННЫЙ – дополнительно оборудованный для езды по бездорожью

ПОДСНЕЖНИК – водитель или АТС, выезжающий на дороги только в теплое (бесснежное) время года

ПОЙМАТЬ ГВОЗДЯ – проколоть колесо  
 ПОКАТУШКИ – езда по бездорожью  
 ПОКЕМОН – пассажир в маршрутке  
 ПОЛОВИК – брызговик, который сзади при загруженной фуре волочится по земле  
 ПОНИ – Scania-Griffin, Volvo-FM  
 ПОПАСТЬ ПОД АВТОБУС – подъехать на пограничный паспортный контроль вместе с туристическим автобусом и стоять в очереди с пассажирами  
 ПОПУГАЙ – короткая кабина с надстройкой с откидывающейся полкой  
 ПОРОЖНЯК – пустой  
 ПОРОСЁНОК – межосевой дифференциал (запчасть камазовая...)  
 ПОЦЕЛОВАТЬСЯ – несильное лобовое столкновение  
 ПРАВОРУЧКА – машина с правым рулем  
 ПРЕДАТЕЛЬ – оранжевый маячок на крыше негабарита  
 ПРИКУРИТЬ – завести машину от чужого аккумулятора  
 ПРОСПЕКТ ПРОСВЕЩЕНИЯ – рентгеновская установка для просветки автотранспорта  
 ПРЫЩИКИ – боковые повторители поворотов  
 ПЯТАК – необорудованная стоянка дальнобойщиков

## Р

РАСКЛАДУШКА – автовоз с турелью  
 РАЗБИТЬ ДОРОГУ – в процессе движения разбить колёсами лёд на дороге  
 РАСПАШОНКА – прицеп-шторник или прицеп с боковыми воротами  
 РЕГИСТРЫ – государственные номера  
 РЕКС – неприветливый охранник (на базе, терминале, заправке и т. п.)  
 РЕФ – рефрижераторный кузов, прицеп или контейнер  
 РОГА – габаритные огни на резиновых кронштейнах на задних нижних углах кузова/прицепа  
 РОГАТЫЙ, РОГАЛИК – ТС, обладающее длинной антенной от рации

## С

САЙГАК – КамАЗ «торос» на Колыме и северах  
 САМУРАЙ – японский праворульный грузовичок  
 СВВ – «Святогор» с движком от ШАХИ  
 СВР – он же с движком Renault  
 СВУ – он же с уфимским «чиста масквичевским» движком  
 СЕЛЁДКА – то же, что и СИГАРА (Ауди 100)  
 СЕСТЬ НА МОСТ – застрять в глубокой колее  
 СИДЕТЬ НА ПОДСОСЕ – жить в грузовике на СВХ или на стоянке за счёт соседа (газ, вода, еда)  
 СИГАРА – AUDI 100  
 СКАМЕЙКА – Scania  
 СКАТ – колесо  
 СКВОРЕЧНИК – короткая кабина с надстройкой со входом на верхнюю полку через люк  
 СКЕЛЕТ – пустой полуприцеп для перевозки морских контейнеров  
 СОБАКА – стальной короб с замком для защиты пломбы на контейнере или фургоне  
 СОВОК – самосвал  
 СРАБОТАТЬ ВМЕСТЕ – выйти в эфир одновременно с другим водителем, из-за чего все остальные в эфире слышат лишь шум  
 СТАВРИДА – «Таврия»  
 СТАНЦИЯ – рация  
 СТИРАЛЬНАЯ ДОСКА – равномерно неровное дорожное покрытие  
 СТОПАРЬ – стоп-сигнал  
 СТРАУС – Iveco Stralis  
 СТУКАЧ – прибор, определяющий расход топлива

СУНДУК – морской контейнер

СУПЕР – МАЗ 3,4-го поколений

СУХАРЬ – Волга ГАЗ-3102

СУШИТЬ – похоже на «шлифовать», о преодолении обледевшей «взгорки»

## Т

ТАБУРЕТКА – погрузчик, имеющий с фронта форму буквы “Т” и пропускающий СУНДУК и тягач со СКЕЛЕТОМ между колес

ТАБУРЕТОЧНИК – водитель скаута

ГАЗ, ТАЗИК – все модели Жигулей (Тольяттинский автомобильный завод)

ТАНК – INTERNATIONAL он же Интер, он же КамАЗ Для Негров (на бескапотниках, по мнению дальнобоев, в Штатах работают только те, кому не доверяют более удобную технику вроде Sterling и Piterbilt)

ТАТАРИН – КамАЗ

ТЕРМОС – термоизолированный кузов

ТЁЩА – длинномерный многоосный прицеп

ТЁЩИН ЯЗЫК – поворот дороги на 180<sup>0</sup> часто в горах

ТИГРЯТНИК (КЛЕТКА) – стоянка для арестованных машин

ТИСКИ – тормоза («Я по тискам, а она летит...»)

ТИСНУТЬ – нажать на педаль тормоза

ТИТАНИК – КамАЗ с большой фурой

ТОПЛЯК – тонувшая машина

ТОПНУТЬ – нажать на педаль газа

ТРОИТ – не работает цилиндр двигателя

ТРЮМО – подсвеченная изнутри надпись над лобовым стеклом кабины

ТЯНУТЬ КОНТРАБАС – перевозить контрабандный груз

## У

УЛЫБКА – Renault Premium

УПАСТЬ – съехать в кювет, перевернуться

УПАСТЬ В ЛЮЛЬКУ – лечь спать

УТЮГ – ГАЗ 51

УШАСТЫЙ – ЗАЗ 968

## Ф

ФАНТОМАЗ – МАЗ

ФРЕД – Freightliner

## Х

ХВОСТ (ДЛИННЫЙ, КОРОТКИЙ) – прицеп (полуприцеп, прицеп-ПЛЕМЯННИК)

ХМУРЫЙ ФЕДОР – Scania 4-ой серии Top-Line с козырьком

ХОЛОДИЛЬНИК – рефрижераторный кузов

ХОМЯК – зерновоз

## Ч

ЧАЙНИК – неопытный водитель, он же ДЯТЕЛ

ЧЕКИСТ – продавец левых чеков на ГСМ, стоянки, гостиницы, кафе и т.д.

ЧИРИК – джип Чероки

ЧИСТО (ЧИСТАЯ ДОРОЖКА) – предупреждение о том, что на каком-то характерном месте нет ожидаемых блюстителей дорожного порядка

ЧУМАЗИК, ЧУМАЗЫЙ – МАЗ

## Ш

ШАЙБА – бумажный диск тахографа

ШАЙТАН-АРБА – Камаз с прицепом или без, везущий овощи-фрукты летом-осенью в направлении с юга на север. Из-за перегруза становится НАЧАЛЬНИКОМ КОЛОННЫ и доводит

до иступления остальных участников движения

ШАЛАШ – тентованная ГАЗель

ШАХА – ВАЗ 2106

ШАХМАТИСТ – часто перестраивающийся из ряда в ряд

ШВЕДСКИЙ МАЗ – Volvo серии «F», прозван так за простоту конструкции и отсутствие лишней электроники

ШЛИФОВАТЬ – буксовать на скользком покрытии

ШНИВА – Нива-Шевроле, она же Шеви-Нива

ШТАНЫ – часть выхлопной системы после коллектора («штаны подтягивать»)

ШУМКА – шумоизоляция

**Э**

ЭФАШКА – Volvo серии FH

ЭФКА – Volvo серии F

**Ю**

ЮБКА (ФАРТУК) – спойлер под передним бампером

**Я**

ЯЩИК – контейнер

ЯПОНКА – машина из Японии



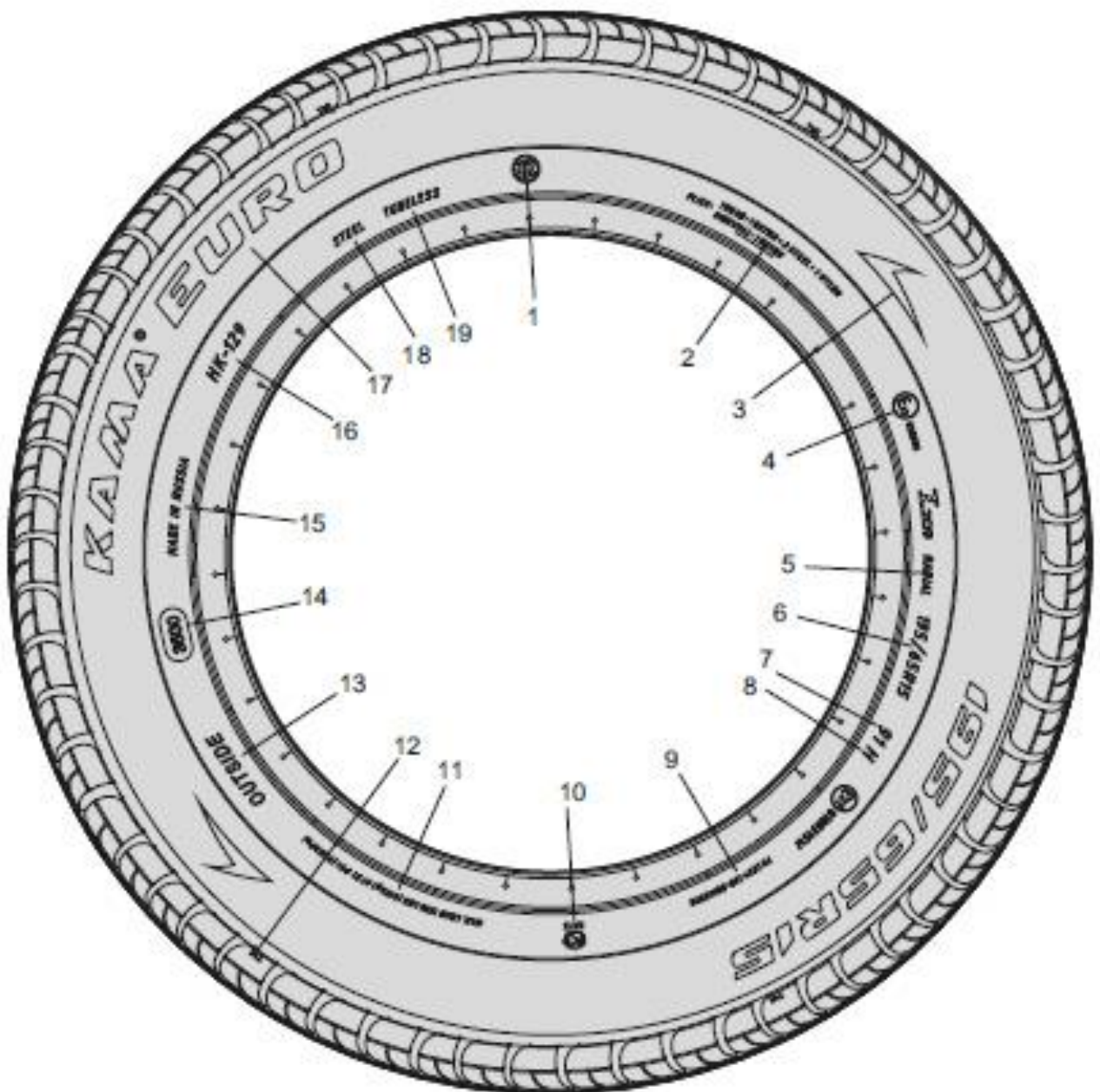
**Криминалистические рекомендации для водителя  
(в зависимости от погодных условий)**

<b>Прогноз погоды</b>	<b>Обстановка на дороге</b>	<b>Влияние на ТС</b>	<b>Рекомендации водителю</b>
Проливные дожди	Скользкое и мокрое покрытие, размытые обочины, слякоть	ТС становится менее управляемым, снижается сцепление колес с дорогой, видимость становится значительно ниже	Соблюдать безопасный скоростной режим, боковой интервал между ТС, дистанцию, заблаговременно снижать скорость вблизи пешеходных переходов. Включать дополнительные внешние световые приборы.
Туман	Влажное дорожное полотно, плохая видимость	Снижается коэффициент сцепления колес с дорогой. Значительно ухудшается управляемость автомобилем.	Следует учитывать, что во время тумана предметы кажутся более отдаленными, чем в действительности. Следует соблюдать осторожность. Скорость должна быть ниже рекомендованной. Нужно увеличить дистанцию до впереди идущего автомобиля и не прибегать к опасным обгонам. Включать дополнительные внешние световые приборы.
Гололед	Обледенелое покрытие, понижение температуры, изморозь	Увеличивается тормозной путь, ухудшается управляемость автомобилем, автомобиль скользит по инерции и его заносит на поворотах	Воздерживаться от превышения безопасной скорости, избегать резкого торможения, маневрирования, строго выполнять предписания дорожных знаков, заблаговременно снижать скорость перед перекрестками. Одевать на ведущую ось специальные цепи для устойчивости транспортного средства.
Метель Снег	Заснеженная дорога, снежный накат, низкая температура, ограниченная видимость	Проверка технической готовности автомобиля к эксплуатации в зимних условиях, особое внимание следует обратить на исправность тормозной и рулевой систем, исправность оптики и проводки, зарядку аккумулятора, исправность работы стеклоочистителей и	Быть предельно внимательным и осторожным во время движения, соблюдать скоростной режим, безопасный интервал и дистанцию. При движении использовать внешние световые приборы. Отказаться от поездок в ночное время.

		соответствие жидкости для омывателя температуре воздуха.	
Усиление ветра, гроза	Появление на дороге посторонних предметов, непредвиденные ситуации	Более подвижное сцепление грузовика с прицепом(полуприцепом), неустойчивость ТС и груза	Не рекомендуется оставлять грузовик вблизи деревьев, рекламных щитов и ограждений. Выполнять требования и указания сотрудников дорожно-патрульной службы, в частности специальных автомашин с включенными проблесковыми маячками и звуковым сопровождением. При проезде по высоким мостам и горным ущельям снижать скорость движения до минимальной, чтобы предотвратить опрокидывание автопоезда от резкого ветра.
Жара	Плохая видимость из-за пыли, повышенная интенсивность движения, высокая температура	Выгорание лакокрасочного покрытия автомобиля, обивки салона, снижение эффективности работы тормозов, перегрев мотора, приборной панели, бензонасоса, резины, затирание колодок и их воспламенение, отказ электропроводки, закипание некачественной тормозной и охлаждающей жидкости, размягчение асфальта	<p>Избегать теплового удара и обезвоживания, пить воду и обтирать водой открытые участки тела. Увеличить количество стоянок. Отказаться от поездки в дневное время.</p> <p>Особое внимание в летний период нужно проявлять к детям. Чаще смотреть в зеркала. Из-за небольшого роста они становятся заметными позже, нежели взрослые. Действия детей предугадать невозможно, а кроме этого, они довольно быстры и в любую секунды могут оказаться перед колесами автомобиля.</p> <p>Водителю при виде ребенка необходимо предпринять все возможные меры для недопущения аварии. Особо аккуратно нужно проезжать внутридворовые территории, около остановок общественного транспорта и пешеходных переходов, парков и скверов, детских площадок.</p>

## МАРКИРОВКА ГРУЗОВЫХ ШИН

Маркировка грузовых шин позволяет сориентироваться в таком вопросе, как место установки грузовой покрышки — ведущие или рулевые колёса, колёса прицепов и т.д. На разных осях колёса испытывают разную нагрузку, и этот параметр необходимо оценивать особенно вдумчиво. При расшифровке грузовых шин следует обратить особое внимание на показатели индекса нагрузки (он может указываться отдельно для одиночной и сдвоенной шины), материалы, из которых изготовлена шина, каркас и число поясных слоёв.



1. Знак соответствия продукции техническому регламенту.
2. **MAX. LOAD SINGLE 1654LBS (750 kg); AT 54PSI (375 kPa) MAX. LOAD DUAL 1565LBS (710 kg) AT 54PSI (375 kPa)** – максимальная нагрузка в фунтах (кгс) при максимальном давлении в шине в фунтах/кв. дюйм (кПа) (для одинарной/сдвоенной шин).
3. Знак официального утверждения с номером страны, выдавшей сертификат и соответствующим номером сертификата.
4. **RADIAL** – обозначение радиальной конструкции шины.
5. **205/75R16C** – обозначение типоразмера шины. (Первое число **205** означает ширину протектора в миллиметрах. Число **75** - отношение высоты «подушки» к ширине в процентах. То есть, высота составляет 70% от ширины, итого - 143 мм. **R16** - означает, что шина радиальная (R), а диаметр ее внутреннего отверстия составляет 16 дюймов).
6. **110/108** – индекс нагрузки — цифровой код, обозначающий максимальную нагрузку на шину (для одинарной/сдвоенной шин).
7. **R** – категория скорости — буквенный код, обозначающий максимальную скорость шины.
8. **70PSI** – Индекс испытательного давления.
9. **TUBELESS** – обозначение бескамерной шины. Для камерной шины обозначение TUBE TYPE (может не указываться).
10. **TWI** – место расположения индикатора износа.
11. **TREAD: 4 NYLON + 2 STEEL SIDEWALL: 3 NYLON** – применяемые материалы и число слоев в каркасе и брекере.
12. Направление вращения (только для шин с направленным рисунком протектора), пиктограмма может дублироваться надписью «Rotation».
13. Логотип производителя.
14. **KAMA EURO** – торговая марка.
15. **MADE IN RUSSIA** – название страны-изготовителя.
16. **НК-131** – модель шины.
17. **ГОСТ или ТУ** – обозначение нормативного документа, по которому изготавливается шина.

## ВИДЫ ШИН ДЛЯ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

в зависимости от типа перевозки грузов и оси установки:



Прицепная ось

Ведущая ось

Рулевая ось





### Автошины для магистральных и региональных перевозок



#### Ведущая ось





Фирма KRAIBURG






<b>K 16*</b>					
	mm	mm	kg/m	m	
	180	15,5	2,63		
	190	16,0	3,11		
	200	18,0	3,83		
	210	18,0	4,05		
	220	18,0	4,04		
	230	18,0	4,34		
	240	18,0	4,61	3,29	
	250	18,0	4,77	3,24	



<b>K 26</b>					
	mm	mm	mm	kg/m	
	160		12,0	2,13	
	170		13,0	2,44	
	180		13,0	2,50	
	190		14,0	2,62	
	200		14,0	2,99	
	210	240	14,5	3,41	
	220	250	15,0	3,55	
	230	260	15,0	3,79	
	240	270	15,5	3,96	
	250	280	15,5	4,17	





**K 45**    









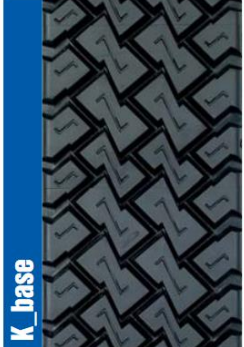
				
	mm	mm	kg/m	m
	230	19,0	4,88	3,27
	240	19,0	4,95	3,27
	250	19,0	5,00	3,24
	260	19,0	5,49	3,25





**K 50**     











				
	mm	mm	kg/m	m
	130	13,0	1,90	
	140	13,0	2,13	
	150	13,0	2,22	
	160	16,0	2,54	
	170	16,0	2,67	
	180	16,0	3,17	
	190	16,0	3,32	
	200	18,5	4,04	
	210	18,5	3,96	
	220	18,5	4,12	
	230	18,5	4,39	
	240	18,5	4,46	3,23
	250	18,5	4,74	3,22
	260	18,5	4,80	3,29






**K 51**    
























				
	mm	mm	kg/m	m
	200	18,0	3,80	
	210	18,0	4,07	
	220	18,0	4,15	
	230	18,0	4,38	3,26
	240	18,0	4,59	3,26
	250	18,0	4,77	3,26
	260	18,0	5,16	3,29

**K 52**     







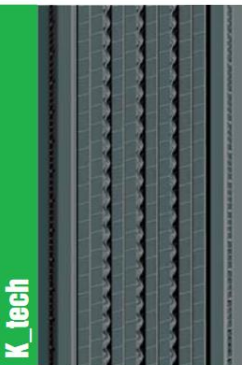











					
	mm	mm	mm	kg/m	m
	230	260	21,0	5,33	
	240	270	21,0	5,56	3,28
	260	290	21,0	6,19	3,06

<b>K 73</b>		   				
K_tech						
		mm	mm	kg/m	m	
		250	16,5	4,65		
		260	16,5	4,88		
		270	16,5	5,03		2,86
	280	16,5	5,27			









<b>K 74</b>		   				
K_tech						
		mm	mm	kg/m	m	
		240	16,5	4,22		
		250	16,5	4,41		2,78
		260	16,5	4,54		3,08
	270	16,5	4,47		3,06	
	280	16,5	4,84			

### Прицепная ось

<b>K 102</b>		 			
K_tech					
		mm	mm	kg/m	
		295	335	14,5	5,53

<b>K 103</b>		 				
K_tech						
		mm	mm	kg/m	m	
		295	325	18,0	6,23	3,29

<b>K 105</b>		 				
K_tech						
		mm	mm	kg/m	m	
		287	327	14,5	5,26	
		295	335	14,5	5,42	3,27









<b>K 30</b>		 				
K_tech						
		mm	mm	kg/m	m	
		287	327	14,5	5,28	3,27
		295	335	14,5	5,42	3,27
		305	345	13,5	5,39	
	320	360	14,5	5,82	3,46	
	335	375	14,5	6,18		









# Автошины для перевозки грузов «Дорога–бездорожье»

## Ведущая ось

Фирма KRAIBURG

<b>K 40</b>				
				
	mm	mm	kg/m	m
	220	20,5	4,46	3,22
	230	20,0	4,79	3,25
	240	20,0	4,65	3,25
250	20,5	5,12	3,24	
















<b>K 46</b>				
				
	mm	mm	kg/m	m
	230	21,5	5,44	
	240	21,5	5,58	3,28
	250	21,5	6,00	3,28
	260	21,5	6,31	3,28

<b>K 61</b>				
				
	mm	mm	kg/m	m
	230	260	19,0	4,87
	240	270	19,0	5,24
250	280	19,0	5,44	

<b>K 62</b>				
				
	mm	mm	kg/m	m
	230	19,5	4,73	
	240	19,5	5,12	3,24
250	19,5	5,35	3,30	



## Прицепная ось

K 32						K 34					
											
											
											
											
	mm	mm	mm	kg/m	m		mm	mm	kg/m	m	
	265	305	14,5	4,23			200	17,5	3,78		
	287	327	14,5	4,65	3,25		210	17,5	4,05		
	295	335	14,5	4,81	3,23		220	17,5	4,15		
					3,29		230	17,5	4,35		
	320	360	14,5	5,30	3,41		240	17,5	4,45	3,25	
							250	17,5	4,69	3,26	
							260	17,5	5,08		

**Криминалистический анализ причин ДТП,  
возникающих при перевозке грузов**

Виды груза	Причины ДТП при перевозке груза
<p align="center"><b>Навалочные</b> <i>(песок, щебень, руда, металлолом...)</i></p>	<p><b>Песок</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- при перевозке отсутствуют тент или жесткое покрытие. Песок выдувается из кузова попадает на лобовое стекло следующих за ним автомобилей, видимость у водителя падает, он старается перестраиваться в экстремальном режиме и происходит ДТП.</li> <li>- песок попадает на дорожное полотно, дорожные службы не убирают его, коэффициент сцепления с дорожным полотном падает в три раза, увеличивается тормозной путь, на который не рассчитывают водители, особенно большегрузов – происходят ДТП.</li> <li>- во время дождя песок превращается в «кашу» и сцепление с дорожным полотном уменьшается в пять раз. В Республике Крым после летнего сезона при первых дождях местные автомобилисты не выезжают в течении суток на дороги, пока дождь не смоет горную и песочную пыль.</li> </ul> <p><b>Щебень</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- при авариях щебень способен наносить смертельное ранение участникам ДТП (тяжелая и острая фракция).</li> <li>- при транспортировке может попасть на дорожное полотно и при движении от колес попадает на лобовые стекла, что приводит к ДТП.</li> <li>- острые фракции, находящиеся на дороге, могут нанести порезы на автошины, и ТС может при пневмоподрыве автошины вынести на встречную полосу или в кювет.</li> </ul> <p><b>Металлолом</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- при транспортировке с незакрытым кузовом части могут выпадать на проезжую часть, нанести ущерб ТС, следующим за грузовиком и способствовать наступлению ДТП.</li> </ul>
<p align="center"><b>Насыпные</b> <i>(зерно, сахар...)</i></p>	<p><b>Зерно</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- при отсутствии закрытого кузова с данным грузом происходит выдувание зерна из кузова, попадание на дорожное полотно, снижается коэффициент сцепления, появляется большое количество птиц на дорожном полотне, питающихся кормом.</li> </ul> <p><b>Сахар</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- при попадании на дорожное полотно снижается коэффициент сцепления, а при попадании влаги он увеличивается в несколько раз.</li> </ul>
<p align="center"><b>Пылевидные</b></p>	<p>Специальные прицепы и полуприцепы должны быть</p>

<p><b>(порошкообразные)</b> <i>(мука, цемент, известь, некоторые виды порошков и удобрений)</i></p>	<p>герметичными. Нельзя допускать попадание перевозимого груза на дорожное полотно и на другие транспортные средства.</p>
<p><b>Наливные</b> <i>Жидкости различной степени консистенции, предназначенные для перевозки в специальных емкостях - цистернах, герметичных контейнерах, бочках (жидкие нефтепродукты, пищевые масла, вода, молоко...)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Если емкости не герметичны, происходит попадание ГСМ на проезжую часть и воспламенение.</li> <li>- Внутри специальных ёмкостей отсутствуют перегородки, гасящие движение жидкости и смещение центра тяжести транспорта, происходит опрокидывание автопоезда.</li> <li>- Отсутствие исправной тормозной системы в гористой местности приводит к наезду транспортного средства на препятствие и происходит воспламенение ГСМ.</li> </ul>
<p><b>Скорпортящиеся</b> <i>Любые товары, имеющие ограниченный срок годности, а также требующие для его поддержания особых климатических условий (мясо, морепродукты, овощи, фрукты, ... лекарственные и химические препараты).</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Отсутствие правильного крепления туш животных на подвесных крюках в рефрижераторах приводит к опрокидыванию транспортного средства.</li> <li>- Превышение скорости на поворотах приводит к смещению центра тяжести из-за подвесного груза и неустойчивости большегрузного автомобиля.</li> </ul>
<p><b>Негабаритные</b> <i>Объекты, которые превышают по величине хотя бы одну из максимально допустимых характеристик - длину, высоту, ширину или вес. При превышении габаритов они считаются длинномерными, при превышении веса - тяжеловесными.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Выпирающие части негабаритного груза являются причиной ДТП, особенно в ночное время и во время выпадения обильных осадков, в виде дождя, снега.</li> <li>- Отсутствует сопровождение специальными автомобилями.</li> <li>- Должен быть разработан индивидуальный маршрут, необходимо соблюдать требования инструкций, условий размещения и крепления, наличие специальных разрешений.</li> </ul>
<p><b>Опасные, особо опасные</b> <i>Любые объекты и вещества, представляющие опасность для человека и окружающей среды.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Конструкция не соответствует требованиям Европейского соглашения о международной автомобильной перевозке опасных грузов автомобильным транспортом.</li> <li>- Нарушаются правила труда и отдыха водителя.</li> <li>- Неправильно закреплён опасный груз.</li> </ul>
<p><b>Легковые автомобили</b> <i>Транспортировка легковых автомобилей осуществляется при помощи прицепов-автовозов разных типов — одно- и двухъярусных, бортовых или тентованных, а также крупнотоннажных контейнеров (в случае перевозки одиночных машин частных грузоотправителей)</i></p>	<p>Нарушение правильного крепления перевозимых автомобилей, которые в ходе движения могут упасть с автовоза.</p>
<p><b>Живые грузы</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Отсутствие перегородок для перевозки животных</li> </ul>

<p><i>(животные, птицы, пчелы и рыба, перевозимые с соблюдением санитарно-ветеринарных требований. Для транспортировки используются одно- и двухуровневые скотовозы, клетки, улья, ящики, резервуары, проходящие обязательную дезинфекцию).</i></p>	<p>приводит к скоплению их в одном из мест прицепа, нарушается центр тяжести транспортного средства, что приводит к опрокидыванию или к неустойчивой езде.</p> <p>- Причиной движения животных в скотовозах могут служить резкие звуки или сигналы.</p>
<p><b>Широкоформатное стекло</b>  <i>Для его перевозки применяются многофункциональные полуприцепы-инлоудеры, которые предназначены для транспортировки листовых материалов больших размеров. Они оснащены гидравлической или механико-гидравлической системой фиксации, обладают высокой устойчивостью и обеспечивают сохранность груза.</i></p>	<p>Перевозка груза в сильный ветер, который создает большую парусность, что и приводит к опрокидыванию груза вместе с большегрузным автомобилем.</p>