

ЛЕНИНГРАДСКИЙ ОРДЕНА ЛЕНИНА ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
УНИВЕРСИТЕТ имени А. А. ЖДАНОВА

Юридический факультет

И. Г. МАЛАНДИН

**БОРЬБА С ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫМИ
ПРОИСШЕСТВИЯМИ И ПРАВОНАРУШЕНИЯМИ
НА АВТОТРАНСПОРТЕ В СССР**

(уголовно-правовое и криминалистическое исследование)

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
доктора юридических наук

Ленинград
1965

34
A2

Ученый Совет юридического факультета Ленинградского государственного университета направляет Вам для ознакомления автореферат диссертации И. Г. Маландина на тему: „Борьба с дорожно-транспортными происшествиями и правонарушениями на автотранспорте СССР (уголовно-процессуальное и криминалистическое исследование)“.

Защита диссертации назначена на 1965 г.

Ваш отзыв на автореферат просим направить в адрес юридического факультета ЛГУ (г. Ленинград, С-124, ул. Смольного, д. 3, ученому секретарю).

Ученый секретарь (Г. П. Левченко)

1965 г.

255551

Центральная научная
БИБЛИОТЕКА
Академии наук Советской ССР

Дальнейшее укрепление социалистической законности и правопорядка в стране является важной задачей коммунистического строительства. В Программе КПСС обращается внимание на то, что необходимо «...обеспечить строжайшее соблюдение социалистической законности, искоренение всяких нарушений правопорядка, ликвидацию преступности, устранение всех причин, ее порождающих».¹

Ликвидация преступности представляет собой сложную задачу, требующую осуществления как государственных, так и общественных мер, направленных в первую очередь на выявление и устранение причин совершения правонарушений, наносящих вред обществу.

Особая ответственность в деле выявления причин правонарушений, раскрытия и предупреждения преступлений ложится на органы милиции, прокуратуры и суда. Совершенствование форм и методов их деятельности, применение разнообразных технических и тактических средств и методов в процессе следственно-судебной и профилактической работы — насущная задача сегодняшнего дня, успешное решение которой возможно лишь при тесном сотрудничестве правовой науки и практики.

Всякое преступление наносит огромный вред социалистическому обществу и советским гражданам. Среди всех преступлений особое место по своей распространенности, в связи с развитием автомобильного и городского электротранспорта² в стране, занимают преступления, связанные с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации этого вида транспорта.

Борьба за безопасность движения и ликвидацию правонарушений на автотранспорте в нашей стране приобретает особое значение в связи с тем, что весьма распространенные

¹ XXII съезд Коммунистической партии Советского Союза. Стенографический отчет, Госполитиздат, М., 1962, т. III, стр. 307.

² Здесь и в дальнейшем при употреблении термина «автомобильный транспорт» имеются в виду все автомобильные, мотоциклетные и иные подобные транспортные средства, подлежащие регистрации в Госавтоинспекции (ГАИ).

в настоящее время различные нарушения Правил, обеспечивающих безопасность движения и эксплуатации этих видов транспортных средств наносят не только огромный материальный ущерб государственным, кооперативным, общественным организациям, учреждениям, предприятиям, но и влекут за собой увечья, инвалидность, стоят жизни многим гражданам.

Для успешной борьбы с правонарушениями на улицах и дорогах при эксплуатации средств автомобильного и городского электрического транспорта, наряду с проведением организационно-технических мероприятий, большое значение имеет совершенствование правовых норм, а также технических средств, тактических приемов и методов при расследовании и предупреждении этих правонарушений, создание системы профилактических мер и применение их на практике в работе государственных органов, общественных и иных организаций, ведущих борьбу с автотранспортными происшествиями и преступлениями.¹ Не менее важным является правильное применение норм административного и уголовного законодательства об ответственности за рассматриваемые правонарушения, материальных санкций в соответствии с существующим гражданским законодательством против владельцев источника повышенной опасности.

Проблема усиления борьбы с дорожно-транспортными происшествиями и правонарушениями на автомобильном и городском электрическом транспорте является весьма актуальной и для других стран социалистического лагеря.²

Значимость проблемы, связанной с ликвидацией правонарушений на автотранспорте в период развернутого строительства коммунизма в нашей стране, недостаточное количество исследований по указанным вопросам и имеющиеся пробелы в правовой науке по данной проблеме в целом и предопределило выбор данной темы в качестве диссертации.

¹ См. Автотранспортные происшествия и их расследование, под редакцией Н. С. Алексеева и И. Х. Максимова, Госюриздат, М., 1962, стр. 270.

² См., например, H. Bluhm. Verkehrsstraftaten und ihre Bekämpfung, Veb Deutscher Zentralverlag, Berlin 1959, S. 11—23; H. Harrland. Die Kriminalität in der DDR und in Westdeutschland in Jahre 1961 — «Neue Justiz» 1962, Nr. 23, S. 732. Z. Lukaszkie wicz. Sprawcy i okoliczności smiertelnych wypadków drogowych — «Państwo i prawo» 1962, Nr. 5—6, S. 893.

М. Узунов. Причины на преступления по чл. 131 от Наказательного кодекса в автотранспорта — «Социалистическо право», 1963, № 3, стр. 19.

Работа состоит из введения, четырех частей и заключения.

* * *

В первой части диссертации показывается значение борьбы с дорожно-транспортными происшествиями и правонарушениями на автомобильном транспорте, анализируются причины и условия, способствующие их совершению в СССР.

В осуществлении задач коммунистического строительства в стране велика роль транспорта. Транспорт является одной из главных баз всей нашей экономики, указывал В. И. Ленин.¹ Сейчас автомобильный транспорт по общему количеству перевозимых в стране грузов занимает первое место. Только в РСФСР в 1963 году автохозяевами Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог было перевезено 916,6 миллиона тонн различных грузов.²

За послевоенные годы значительно возрос также объем перевозок пассажиров автомобильным и городским электрическим транспортом. Возрастает каждый год количество автотранспортных средств, находящихся в личной собственности граждан. Поэтому вопросам безопасности движения всех видов автотранспортных средств, снижению аварийности и транспортного травматизма, который остается все еще значительным в некоторых областях, краях и республиках, уделяется исключительное внимание, о чем свидетельствует принятие согласованных с Советами Министров всех союзных республик Советом Министров РСФСР единых для всей территории СССР «Правил движения по улицам городов, населенных пунктов и дорогам СССР», «Правил регистрации и учета автотранспорта», «Правил проведения технических осмотров автомобилей и мотоциклов», «Правил учета дорожно-транспортных происшествий»³ и других законодательных актов.

В работе приводится цифрой материал, характеризующий положение с дорожно-транспортными происшествиями по отдельным ведомствам и областям страны. При этом отмечается, что некоторое повышение в отдельных случаях количества дорожно-транспортных происшествий и тем более правонарушений на автотранспорте и городском электротранспорте у нас в стране не может быть объяснено только ежегодным

¹ В. И. Ленин. Соч., изд. 4, т. 33, стр. 127.

² «Известия» 1964, 13 марта.

³ Утверждены постановлением Совета Министров РСФСР № 840, 6 июля 1964 г.

ростом автомобильного парка или индивидуальных средств транспорта, находящихся в личной собственности граждан.

Данное положение, как это отмечается в постановлении Совета Министров СССР Об усилении борьбы с аварийностью на автомобильном транспорте, объясняется в основном недостаточным осуществлением комплекса организационно-технических и инженерных мероприятий, неудовлетворительной постановкой работы Госавтоинспекции, судебно-следственных органов, слабым участием общественности в борьбе с авариями и т. п. происшествиями на автомобильном транспорте в той или иной местности, отсутствием единого плана проведения профилактических мероприятий и т. д.

Рассматривая положение с аварийностью и травматизмом в капиталистических странах (США, Англии, ФРГ и др.) и некоторые вопросы деятельности полиции по расследованию и предупреждению дорожных происшествий, диссертант указывает, что точно сопоставить данные о травматизме в различных капиталистических странах затруднительно как вследствие больших особенностей в системе учета этих происшествий, большой разницы по количественному соотношению различных видов транспортных средств в автопарках отдельных стран, так и вследствие ненаучного, а также необъективного подхода исследователей к оценке причин дорожных происшествий и правонарушений на автомобильном транспорте.

Несмотря на это, основываясь даже на далеко не полных данных официальной статистики и публикуемой практики, представляется возможным утверждать не только о неизбежности ежегодного значительного роста числа несчастных случаев на автотранспорте в капиталистических странах, но и о закономерности данного явления, не имеющего тенденций к сокращению в будущем.

В правовой литературе явно недостаточно внимания уделяется вопросам причин правонарушений на автотранспорте и причинам дорожно-транспортных происшествий, факторам и обстоятельствам, способствующим их возникновению, а также оценке их с точки зрения влияния на механизм автопроисшествия, на наступление вредных последствий и ответственности водителей и иных лиц. Поэтому специальная глава первой части работы посвящена исследованию указанных вопросов.

При анализе причин преступности в целом подчеркивается, что их нельзя рассматривать в отрыве от конкретной истори-

ческой обстановки, в которой происходят преступления. Ликвидация в СССР социальных условий, порождающих преступления, естественно, не означает, что у нас нет вообще причин и условий, способствующих или делающих возможным совершение преступлений. Основными (общими) причинами существования пережитков капитализма в сознании людей и как следствие совершение правонарушений в СССР является отставание общественного сознания от общественного бытия и влияние буржуазной морали и нравов. К непосредственным причинам автотранспортных преступлений такого характера поэтому следует отнести алкогольное опьянение водителя, находящегося за рулем транспортного средства или пешехода, в состоянии опьянения создающего аварийную обстановку на дорожной магистрали, нарушение трудовой дисциплины работниками транспорта и транспортной дисциплины индивидуальными владельцами транспортных средств, пренебрегающих Правилами движения, халатное отношение к своим обязанностям лиц, ответственных за обеспечение безопасности движения и правильную эксплуатацию транспорта, хулиганские побуждения, корыстные мотивы в поступках отдельных лиц при эксплуатации средств автомобильного транспорта и другие.

Однако в плане более узких задач исследования причин преступности по той или иной категории уголовных дел представляется невозможным все причины как общего, так и конкретного порядка в каждом случае правонарушения связывать с указанными выше двумя основными причинами.

Особенно это положение характерно для рассматриваемой категории дел. Лицо, нарушающее правила безопасности движения и эксплуатации автотранспортных средств, как правило, не желает и не имеет цели причинить материальный ущерб, либо вред здоровью или лишить жизни потерпевшего. Возможны вредные последствия из-за ошибки водителя, неправильной оценки дорожной обстановки в связи с неопытностью и т. д. Поэтому несомненно, что «невозможно каждый недостаток в человеческом поведении отождествлять с буржуазными пережитками». ¹ В окружающей нас действительности мы часто встречаемся с рядом деяний, наносящих вред обществу, которые не являются выражением ни пережитков прошлого, ни влиянием буржуазной морали или нравов.

Следовательно, при наличии двух основных вышеуказанных причин, в качестве общих причин как дорожно-транс-

¹ O. Novotny. Otázka příčin a podmínek zločinnosti — Akta Universitatis Carolinae — Juridica, № 1, Praha, 1963, str. 37.

портных происшествий, так и правонарушений на автотранспорте можно указать и причины организационно-технического порядка в широком их понимании. Последние могут быть и не связаны с пережитками прошлого в сознании или влиянием на людей буржуазной морали и нравов, а наличие их объясняется недостаточными еще материальными возможностями и трудностями по созданию безопасных дорог и уличных магистралей, дорожных сооружений, конструированию автомобильных и иных транспортных средств, по подготовке в достаточном количестве высококвалифицированных водительских кадров и т. д.

Дорожно-транспортные происшествия и правонарушения характеризуются большим многообразием причин и условий, способствующих их совершению. Однако нельзя не указать на относительный в некоторых случаях характер деления причин и условий, способствующих совершению этих происшествий и правонарушений, поскольку причины и условия нередко очень тесно связаны между собой и взаимно переплетаются. Другой характерной особенностью рассматриваемых происшествий и правонарушений является то, что вредные их последствия есть всегда, как правило, результат действия комплекса разнообразных причин, неблагоприятных факторов.

В зарубежной литературе (М. Леру¹ и др.) мы сталкиваемся с мнением, что не представляется возможным вообще выделить в автотранспортном происшествии единственную главную его причину и едва ли целесообразно это делать из-за субъективного или произвольного характера оценки обстоятельств дела. Возражая против такой точки зрения, мы полагаем, что никакие трудности не могут обусловить целесообразность и необходимость установления по каждому делу основную причину автопроисшествия и имевшего место правонарушения на автомобильном транспорте. В противном случае, неизбежно объективное вменение за наступивший вредный результат и привлечение к ответственности лица без учета степени его виновности в содеянном.

В диссертации проводится классификация общих причин автотранспортных происшествий с точки зрения субъективных и объективных факторов их возникновения.

В плане имеющих место недостатков в деятельности судебно-следственных органов при расследовании и рассмотрении

¹ М. Леру. Сцепление колеса автомобиля с дорогой и безопасность движения (перевод с франц.), Автотрансиздат, М., 1959, стр. 7.

дел данной категории рассматриваются некоторые вопросы оценки отдельных причин автотранспортных происшествий и способствующих им факторов, связанных с личностью водителя либо других работников транспорта, с пешеходами и пассажирами транспорта, транспортными средствами и дорогой. В связи с анализом причин и способствующих возникновению дорожно-транспортных происшествий факторов в диссертации содержатся следующие выводы:

Превышение скорости движения дает наибольший процент происшествий на автомобильном транспорте. По нашим данным в отдельных областях РСФСР до 50% от общего количества дорожно-транспортных происшествий — 1963 г., по данным отдельных авторов в Болгарской народной республике — 26% (1960—1961 г. г.),¹ в Польской народной республике — 36% (1961 г.)² происходит по причине неправильно выбранной водителем скорости движения в конкретной дорожной обстановке. Это имеет место в основном, когда водитель не учитывает неблагоприятные факторы, связанные с дорогой (профиль пути, интенсивность движения и т. д.), либо автомобилем (понижение сцепления протектора колес с дорожным покрытием, техническое его состояние, загруженность и прочие данные), а также свои личные качества (быстроту реакции и т. д.).

Некоторые авторы, рассматривая вопрос о влиянии скорости движения на количество дорожно-транспортных происшествий, вполне закономерно не придают фактору высокой скорости движения решающего значения, поскольку не усматривается прямой зависимости между повышением скоростей движения транспортных средств и ростом дорожно-транспортных происшествий. С нашей точки зрения несомненно то, что даже значительным ограничением скорости движения транспорта нельзя добиться снижения аварий и т. п. происшествий на автомобильном транспорте, хотя и известное ограничение максимальных и минимальных скоростей движения необходимо на отдельных участках улиц (дорог) в целях обеспечения безопасности движения.

Таким образом, при установлении в качестве непосредственной причины дорожно-транспортного происшествия превышение скорости движения не сама по себе высокая скорость, а неправильно выбранная скорость движения в данной конкретной дорожной обстановке является таковой причиной. При оценке данного фактора в судебно-следственной прак-

¹ «Социалистическо право» 1963, № 3, стр. 24.

² «Panstwo i prawo» 1962, № 5—6, S. 896.

тике в качестве непосредственной причины происшествия следует иметь в виду, что скорость движения в конкретной дорожной обстановке определяется, как указывалось выше, рядом факторов, учет которых может быть произведен водителем ошибочно по независящим от него причинам (например, в связи с износом имелся повышенный коэффициент «скользкости» асфальтового дорожного покрытия, что привело к заносу и опрокидыванию транспорта).

Алкогольное опьянение водителя является наиболее распространенным фактором, влияющим на возникновение дорожно-транспортных происшествий (в среднем 33% от всех автопроисшествий, происшедших по вине водителей транспорта¹). Многочисленными исследованиями у нас и за рубежом доказано влияние даже незначительных доз алкоголя на организм человека, на его функции. Однако на практике нет единства взглядов о количестве содержащегося в крови (моче) свидетельствуемого лица алкоголя, имеющего значение для судебной ответственности (так называемая «степень нетрезвости»), нижний предел которой устанавливается от 0,3% до 1,5%.

Вместе с тем, несмотря на точность методики установления степени опьянения по концентрации алкоголя в крови (моче) водителя многие исследователи отмечают относительность оценки количественного содержания алкоголя. Поэтому при выявлении в качестве причины происшествия нетрезвого состояния лица нельзя во всех случаях придавать абсолютное значение легкой степени опьянения (до 1%): В этих случаях целесообразно биохимические исследования дополнять исследованиями водителя на степень его реакции при экстренном торможении, чтобы нельзя было исключить легкую степень опьянения как причину дорожно-транспортного происшествия. Однако установление в качестве непосредственной причины автопроисшествия иного обстоятельства не освобождает водителя от ответственности за управление транспортом в состоянии алкогольного опьянения.

Неправильная оценка дорожной обстановки водителем, как фактор, способствующий возникновению дорожно-транспортного происшествия, обычно связывается с неопытностью водителя транспорта, (когда он не учитывает технические возможности управляемого им транспорта, не предвидит возможность неправильного поведения других участников движения и т. д.). Но рассматривая этот

¹ Сб. «Безопасность движения на автомобильном транспорте» № 1, М., 1962, стр. 8—9.

вопрос в плане ответственности водителя следует прийти к выводу, что в каждом конкретном случае дорожно-транспортного происшествия необходимо исследование дорожной ситуации с точки зрения возможности или невозможности правильной оценки дорожной обстановки непосредственно перед происшествием независимо от опытности водителя. Представляется возможным утверждать, что практически при дорожно-транспортных происшествиях имеют место такие ситуации в дорожной обстановке, которые исключают в конкретном случае объективную возможность правильной либо своевременной оценки дорожной обстановки водителем и принятия им соответствующего правильного решения.

Психологическое и физиологическое состояние водителя имеет значение для возникновения дорожно-транспортного происшествия (особенно это относится к скорости реакции водителя, остроте зрения и т. д.). Однако не все факторы, относящиеся к личности водителя транспорта, можно принимать во внимание при оценке причин дорожно-транспортного происшествия, как это делают представители буржуазной науки. Так, нельзя полностью согласиться с мнением иностранных исследователей,¹ утверждающих, что безопасность вождения автомобиля зависит от эмоциональных свойств водителя («агрессивность», «неуравновешенность» и т. д.) и что частично причины катастроф связаны с семейным положением водителя (показатель смертности минимален для водителей, состоящих в браке).

Если можно в какой-то степени утверждать, что эмоциональные свойства лица при определенных обстоятельствах (в сложной дорожной ситуации, когда нужна выдержка, хладнокровие и проч.) могут иметь значение для возникновения дорожно-транспортного происшествия, то, как показывает отечественная практика, такой фактор, как семейное положение водителя не может иметь такого значения, какое ему придают буржуазные авторы. В диссертации приводится соответствующий цифровой материал, подтверждающий, нашу точку зрения.

Для возникновения дорожно-транспортного происшествия более существенное значение имеет физическое и нервное переутомление водителя. Поэтому недопустимо увеличение продолжительности рабочего дня водителя, а чрезмерное его переутомление по этой причине следует расценивать как смягчающее вину обстоятельство, однако не освобождающее от ответственности администрацию за причиненный вред.

¹ «Хроника В. О. З.», т. 16, № 6, 1962, стр. 195.

Несовершенство конструкций транспортных средств, планировки уличной магистрали, дорожного покрытия, сооружений и дорожных знаков, средств регулирования движения и т. п. факторы, влияющие на возникновение дорожно-транспортного происшествия, нередко не учитываются на практике, либо им не придается должного значения при исследовании обстоятельств дорожно-транспортного происшествия и установлении его причин. Так, например, конструктивные недостатки транспортных средств, как показывает анализ следственно-судебной практики, вообще не учитываются при решении вопроса об ответственности водителей транспорта. Поэтому диссертант считает возможным высказать свои соображения и указать на некоторые из таких конструктивных недостатков.

Представляется, что когда конструктивные и иные недостатки представляют собой определенный комплекс неблагоприятных факторов, то в конкретном случае дорожно-транспортного происшествия должна исключаться ответственность водителя транспорта за наступившие вредные последствия, если последним были предприняты все необходимые меры предосторожности.

В целях разработки профилактических мероприятий необходим общий анализ причин автопроисшествий, который обязательно должен включать в себя исследование всех возможных неблагоприятных факторов и обстоятельств, способствующих возникновению этих происшествий. Этот вопрос рассматривается в работе с привлечением материалов отечественной и зарубежной практики и статистических данных (по Польше, Болгарии, ГДР, а также США, Англии, Франции и др.), исходя из характера и видов происшествий на автомобильном транспорте, места и времени их возникновения, участвовавших в дорожном происшествии транспортных средств, влияния метеорологических условий, а также возраста, стажа работы водителя и т. д.

II

Вторая часть диссертации посвящена уголовной, административной ответственности и гражданско-правовым санкциям за причинение вреда при правонарушениях на автотранспорте и электротранспорте. Рассмотрению указанных вопросов предпосылается краткий исторический очерк развития советского законодательства об ответственности за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации автотранспортных

средств и современного состояния уголовного законодательства по этим вопросам в братских социалистических странах.

Для решения вопроса об ответственности за допущенные нарушения правил движения и эксплуатации автотранспорта, установления причин и условий, способствующих совершению правонарушений с целью их последующего устранения большое значение имеет правильный подход к понятию автопроисшествия, как совокупности ряда объективных и субъективных факторов, приводящих к общественно-опасным последствиям.

В ведомственных инструкциях и специальной литературе по-разному дается определение дорожно-транспортного (автотранспортного) происшествия. Критически рассматривая этот вопрос, диссертант полагает, что «дорожно-транспортное происшествие» шире понятия «автотранспортное происшествие», так как к первому относятся случаи, происшедшие в связи с движением и эксплуатацией как автомобильных, мотоциклетных, так и городских электрических транспортных средств. Для дорожно-транспортного (как и автотранспортного) происшествия не имеет значения по чьей вине, при наличии какого умысла, либо в результате действия или бездействия, на какой дороге или вне ее и т. д. произошло данное событие, вызвавшее вредные последствия.

Основными определяющими признаками дорожно-транспортного происшествия, по нашему мнению, являются следующие: а) в событии с одной стороны должен участвовать транспорт в широком его понимании, б) происшедшее событие должно причинить определенный общественный вред, в) вредные последствия должны иметь место, когда транспортное средство находилось в процессе движения (а не вообще эксплуатации), г) вредные последствия при движении транспортных средств не должны представлять собой нарушения водителем или иными лицами техники безопасности или правил производства работ при осуществлении производственного процесса.

В связи с этим, под дорожно-транспортным происшествием следует понимать случаи (не связанные с нарушением техники безопасности или правил производства работ при производственном процессе), происшедшие в процессе движения автомобильных (в широком понимании) и городских электрических транспортных средств на любых дорогах и улицах, а также вне дорожного полотна и повлекшие за собой, независимо от причины, существенные вредные последствия: гибель, телесные повреждения людей, порчу транспортных

средств, сооружений, грузов или причинившие иной материальный ущерб.

Для успешной борьбы с правонарушениями на автомобильном и городском электрическом транспорте существенное значение имеет научно-обоснованная классификация видов дорожно-транспортных (автотранспортных) происшествий.

Подробно анализируя существующие точки зрения по этому вопросу и нормативные акты, диссертант приходит к выводу, что может быть дано несколько классификаций видов дорожно-транспортных происшествий в зависимости от того или иного критерия (причин, виновности определенных лиц, механизма события, последствий автопроисшествия и т. д.). Однако основной, наиболее обоснованной и практически целесообразной остается классификация по механизму события. С этих позиций предлагается несколько иная классификация дорожно-транспортных происшествий (по сравнению с той, которая предусматривается п. 5 «Правил учета дорожно-транспортных происшествий» 1964 года): а в а р и я в виде а) столкновения, б) опрокидывания, в) падения транспорта, г) взрыва или пожара на нем; н а е з д — а) на пешехода, б) на велосипедиста, в) на гужевого транспорт, д) на неподвижные препятствия; п р о ч и е дорожно-транспортные происшествия — выпадение пассажира, получение травм при выходе или посадке в транспорт на ходу и другие.

Анализ нового уголовно-правового законодательства РСФСР об ответственности за преступные нарушения правил безопасности движения и эксплуатации и правил по охране порядка и безопасности на автотранспорте и городском электротранспорте (ст. ст. 211, 212, 213 УК) и практики его применения показывает, что оно не отвечает в полной мере задаче усиления борьбы с правонарушениями на автотранспорте. Законодательная регламентация отдельных вопросов обеспечения безопасности движения и эксплуатации указанных видов транспортных средств требует дальнейшего развития и совершенствования, к чему и направлены содержащиеся в работе предложения и рекомендации.

При анализе состава преступления, предусматриваемого статьями 211 и 212 УК РСФСР, особое внимание обращается на законодательную регламентацию видов транспортных средств, водители которых могут быть привлечены к уголовной ответственности по указанным статьям.

Полемизируя с некоторыми авторами по вопросу об отношении к автотранспорту тракторов, дорожных и иных подобных самодвижущихся машин, диссертант высказывается про-

тив критерия разграничения ответственности водителей этих транспортных средств «по месту совершения» и квалификации их действий по ст. 211 УК РСФСР лишь «при следовании по дорогам и населенным пунктам», о чем говорится в постановлении Пленума Верховного Суда РСФСР от 30 марта 1963 г. № 15/2.¹ В качестве возражения указывается, что нарушения правил безопасности движения водителями данных машин могут не быть связаны с невыполнением норм по технике безопасности при эксплуатации данного транспортного средства и при этом иметь место не на дорожной магистрали либо вне населенного пункта.

Нельзя отнести к числу рассматриваемых транспортных средств (в смысле ответственности их водителей по ст. 211 УК РСФСР) поезда метрополитена, различные виды подвижного состава электрофицированных пригородных железных дорог, а также внутривозвездской транспорт и поезда монорельсовых дорог. Последние, как и поезда метрополитена по конструктивным и эксплуатационным особенностям, характеру возможных нарушений правил безопасности, условиям работы водителя и т. д. приобретают черты локомотивного состава железных дорог, работники которого отвечают при нарушении правил безопасности движения по ст. 85 УК РСФСР.

По вопросу о субъекте автотранспортного преступления, указывая на признаки, характеризующие в своей совокупности субъект — работника автотранспорта (должен находиться на службе в организации, иметь соответствующие права водителя либо в силу служебных обязанностей отвечать за безопасность движения, техническое состояние и эксплуатацию транспорта, быть при исполнении служебных обязанностей и иметь законное право на выполнение этих обязанностей), диссертант критикует мнение, что лица, временно лишены водительских прав, не могут быть признаны работниками автотранспорта и за допущенные нарушения правил безопасности движения должны отвечать по ст. 212 УК РСФСР. В связи с этим рассматриваются некоторые исключения из этого правила, которые должны иметь место в судебной практике: когда лицо, фактически выполнявшее работу водителя, будучи незаконно назначенным на эту должность, не имело водительских прав либо имело права водителя-любителя; когда лицо, имеющее профессиональные навыки водителя, получило водительское удостоверение по подложным документам, подделало удостоверение и т. д.

¹ «Бюллетень Верховного Суда РСФСР», 1963, № 5, стр. 5.

Освещаются также вопросы квалификации действий водителя — профессионала при дорожно-транспортных происшествиях, когда он выступает как шофер-инструктор, управляет транспортом, не имея необходимой квалификации и др. Наиболее спорный вопрос о квалификации действий водителя — профессионала, когда в качестве такового выступает работник автошколы, инструктор курсов ДОСААФ, управляя служебной автомашиной или транспортным средством, принадлежащим на праве личной собственности обучающемуся лицу, разрешается в плане ответственности за нарушение правил безопасности движения по ст. 211 УК РСФСР при условии, что правонарушение было допущено виновным при исполнении служебных обязанностей.

В диссертации указывается на неудовлетворительность редакции ст. 213 УК РСФСР, не предусматривающей в тексте диспозиции конкретных субъектов этого преступления, что затрудняет квалификацию преступных нарушений правил по охране порядка и безопасности движения на транспорте. Предлагается новая формулировка диспозиции этой статьи, где указываются в качестве субъекта пешеходы, создавшие своим поведением на уличной магистрали аварийную обстановку.

Объективную сторону рассматриваемых преступлений на автотранспорте и городском электротранспорте в соответствии с уголовным законодательством РСФСР составляют лишь различные действия (бездействие) лица, нарушающего правила безопасности движения, наступившие при этом вредные последствия (указанные в законе), причинно связанные с допущенными нарушениями. В диссертации ставится вопрос о целесообразности расширения данного состава преступления за счет включения в объективную сторону рассматриваемых преступлений деяний, совершаемых водителями транспортных средств в состоянии алкогольного опьянения, при реальной угрозе наступления тяжких последствий (смерть, причинение телесных повреждений потерпевшим), которые не произошли по случайному стечению обстоятельств по независящим от виновного водителя причинам.

Вопрос о необходимых и случайных вредных последствиях при правонарушениях на автотранспорте представляет определенную сложность в своем решении при расследовании и судебном рассмотрении дела. Анализируя следственно-судебную практику, диссертант указывает на ошибки, допускаемые органами милиции, прокуратуры и суда при разрешении этого вопроса, в частности, когда «устанавливается причинная

связь» между действиями водителя, который не допустил никаких нарушений и наступившими случайно вредными последствиями либо когда нарушения правил со стороны водителя были допущены, но они не находятся в причинной связи с наступившими вредными последствиями.

При анализе субъективной стороны состава преступлений, предусмотренных ст. ст. 211, 212 и 213 УК РСФСР, в диссертации особое внимание уделяется вопросу о психическом отношении виновного к факту нарушения правил и к наступлению вредных при этом последствий, а также возможности предвидения и предотвращения этих последствий.

В науке уголовного права и судебно-следственной практике не вызывает сомнений вопрос о привлечении к уголовной ответственности водителя, действовавшего с прямым умыслом по отношению к последствиям правонарушения. Подобные действия образуют состав убийства, причинения телесных повреждений и т. п., то есть квалификация их зависит от того, на причинение какого вреда был направлен умысел виновного. Вместе с тем вопросы квалификации действий водителя при наличии косвенного умысла к последствиям нарушения либо прямого умысла к самому факту нарушения вызывают затруднения на практике в связи с несовершенством законодательных норм об ответственности водителей транспорта за нарушения правил безопасности движения. Поэтому ставится вопрос о конструировании различных правовых норм об ответственности лица при умышленных и при неосторожных правонарушениях норм, обеспечивающих безопасность движения и эксплуатацию автотранспортных средств. В диссертации предлагается решить данный вопрос путем разграничения ответственности в различных составах за умышленные и за неосторожные действия виновного лица.

Проблема совершенствования союзно-республиканского уголовного законодательства об ответственности за нарушения правил безопасности движения и эксплуатации автотранспорта и городского электротранспорта в работе посвящается специальная глава.

В уголовных кодексах союзных республик по-разному определяется круг уголовно наказуемых деяний при рассматриваемых правонарушениях, субъекты преступления, виды санкций и т. д. несмотря на то, что правила безопасности движения и эксплуатации на автомобильном транспорте регулируются единым общесоюзным актом и сам характер нарушений этих правил одинаков во всех союзных республиках, а УК всех союзных республик исходят из одного и того же

определения оснований уголовной ответственности и понятия преступления. Так, например, за угон автомобильных транспортных средств и использование последних в корыстных целях по УК РСФСР, УК УССР и УК БССР уголовная ответственность не предусматривается. Не во всех республиках даже состояние алкогольного опьянения при управлении источником повышенной опасности признается в качествеотягчающего обстоятельства.¹

Очень важный вопрос о субъекте автотранспортных преступлений также по-разному решается в уголовных кодексах союзных республик: в большинстве УК предусмотрена отдельно уголовная ответственность работников автотранспорта или городского электротранспорта и лиц, не являющихся работниками транспорта. Только в шести республиках (Казахстане, Эстонии, Литве, Латвии, Молдавии, Грузии) законодателем установлена единая ответственность за нарушения правил безопасности движения для водителей-профессионалов и индивидуальных владельцев транспортных средств.

Критический анализ различных мнений о целесообразности объединения в едином составе преступления ответственности указанных лиц и соответствующая развернутая аргументация о необходимости существования во всех УК союзных республик единого субъекта рассматриваемых преступлений приводятся в работе, исходя из следующих основных положений: любой водитель автотранспортного средства обязан соблюдать в одинаковой степени хорошо известные ему (единые для всех союзных республик) правила вождения и эксплуатации транспорта, независимо от того, является ли он работником автотранспорта или не является таковым. Эти правила не содержат и не могут содержать каких-либо пониженных требований по безопасности движения в отношении индивидуальных владельцев автотранспортных средств.

Рассматривая практику уголовно-правовой борьбы с угон автотранспортных средств в союзных республиках и высказанные различными авторами точки зрения о конструкции соответствующих норм, диссертант возражает против установления уголовной ответственности за угон «любого средства передвижения» (в том числе повозки, велосипеда и т. д.), как это предусматривается ст. 180 УК Арм. ССР и ст. 221 УК Каз. ССР, либо за угон лишь «причинивший значительный материальный ущерб». Установление уголовной

¹ См. ст. 37 УК Азерб. ССР, ст. 36 УК Каз. ССР, ст. 39 УК Груз. ССР, ст. 39 УК Узб. ССР и др.

ответственности за угон любого транспортного средства означает осуждение лиц в случаях, когда их деяния не представляют большой общественной опасности. В последнем же случае угон, сам по себе представляющий общественную опасность и с точки зрения безопасности движения, образует самостоятельный состав преступления, а причинение материального ущерба при этом не может рассматриваться как квалифицирующий признак. При причинении значительного материального ущерба путем использования источника повышенной опасности любой виновный будет отвечать по ст. 212 УК РСФСР и аналогичным статьям УК других союзных республик.

Значительное место в работе отводится анализу вопросов применения различных видов наказания по автотранспортным преступлениям, а также рассматриваются ошибки судебной практики, которые в основном состоят в следующем: в неправильной квалификации преступления, совершенного водителем транспорта (непризнание в качестве субъекта данного преступления водителей иных автотомоторных машин и лиц, отвечающих за безопасность движения и правильность эксплуатации транспортных средств и т. д.), в назначении виновным неоправданно мягких мер наказания (отдача на поруки злостных правонарушителей и т. д.), в неправильной оценке социальной опасности личности преступника (особенно при совершении преступления в состоянии алкогольного опьянения), в неприменении в качестве дополнительной меры наказания лишения водительских прав на определенный срок и права заниматься данной профессией, в неправильном определении вида режима в исправительной колонии осужденному и другие.

В качестве выводов и предложений по совершенствованию законодательства делается попытка обосновать необходимость существования во всех республиканских уголовных кодексах единой системы правовых норм об ответственности за определенные общественно-опасные деяния при эксплуатации средств автомобильного, мотоциклетного и городского электрического транспорта.

В диссертации предлагаются новые формулировки диспозиций действующих норм, а также некоторые новые составы преступлений, ответственность за которые целесообразно было бы предусмотреть в УК:

Ст. 211 УК¹ «Нарушение правил безопасности движения

¹ Обозначение статей дается в новой нумерации, применительно к УК РСФСР, 1960 г.

или эксплуатации автотранспорта, городского электротранспорта или иного автотранспортного средства»;

Ст. 211 УК¹ «Нарушение правил эксплуатации, технического обслуживания автотранспортных машин, содержания дорог и дорожных сооружений ответственными за их состояние лицами»;

Ст. 212 УК² «Нарушение действующих на транспорте правил»;

Ст. 213 УК «Использование в корыстных целях автотранспортных средств»;

Ст. 213 УК «Угон автотранспортных средств».

Учитывая необходимость совершенствования законодательства по рассматриваемым правонарушениям, а также изучения положительного зарубежного опыта и законодательной практики, в работе проводится сопоставительный анализ уголовного законодательства буржуазных (Аргентина, Индия, Англия, Греция и др.) и социалистических (Болгария, Чехословакия, Венгрия, Румыния) стран по затрагиваемым уголовно-правовым вопросам. В заключительном разделе второй части работы освещаются некоторые вопросы совершенствования административного, гражданско-правового законодательства в связи с нарушениями правил безопасности движения и причинения вреда источником повышенной опасности.

III

В третьей части диссертации рассматриваются вопросы методики расследования дел об автотранспортных преступлениях.

Успех борьбы в целом с преступностью в нашей стране в определенной степени зависит от предупреждения преступлений, своевременности и качества расследования совершенных преступлений. Необходимо добиться такого положения, чтобы каждое преступление было своевременно раскрыто, чтобы ни один виновный не оставался безнаказанным, помня указание В. И. Ленина, «что предупредительное значение наказания обуславливается вовсе не его жесткостью, а его неотвратимостью».³

В комплексе средств борьбы с преступными нарушениями правил безопасности движения и эксплуатации автомобиль-

¹ Обозначение статей дается в новой нумерации, применительно к УК РСФСР 1960.

² Диспозиция статьи примерно соответствует диспозиции действующей статьи 213 УК РСФСР.

³ В. И. Ленин. Соч., т. 4, стр. 373.

ного транспорта существенное значение имеет научно разработанная методика расследования этого вида преступлений, применение которой обеспечивает всесторонность, полноту, объективность и оперативность в расследовании любого преступления на автотранспорте и городском электротранспорте.

Изложение вопросов методики расследования начинается с освещения особенностей совершаемых правонарушений на автотранспорте, которые необходимо учитывать при построении методики расследования, тактики проведения отдельных следственных действий и организации следствия по этой категории дел (нарушение обычной обстановки на месте дорожно-транспортного происшествия, внезапность самого события происшествия, многообразие факторов, влияющих на возникновение аварийной ситуации, возможность инсценировки преступного события, особенно когда водитель скрылся с места происшествия и т. д.).

В работе обращается внимание на ненормальное положение, сложившееся в практике расследования дел о преступлениях на автотранспорте, состоящее в том, что во многих областях, крупных городах, где нет специального следственного аппарата ОРУД-ГАИ, в большинстве судебных дел по ст. ст. 211 и 212 УК РСФСР в качестве исходного доказательственного материала фигурируют не следственные материалы, а материалы «ведомственного расследования», то есть документы, составляемые сотрудниками Госавтоинспекции, так как следователи не выезжают на место автопроисшествия для производства его осмотра и проведения необходимых неотложных следственных действий. В дальнейшем следователь, не выезжавший на место происшествия, эксперт-автотехник, производящий технические расчеты, и другие участники процесса черпают из таких материалов исходные данные о величине тормозного пути, техническом состоянии транспортного средства и т. д. Известно, что эти первичные материалы по осмотру места дорожно-транспортного происшествия не могут заменить протокол следственного осмотра. К тому же нельзя признать совершенной и саму форму протоколов дорожного происшествия ГАИ, а также методику их составления.

С этих позиций диссертантом вносятся конкретные предложения, направленные на изменение порядка производства осмотра, проводимого сотрудниками Госавтоинспекции, а также формы указанных документов и методики их составления. Предлагается ввести в протокол о дорожно-транспортном происшествии специальную графу: «Результаты экспериментальной проверки» (на месте автопроисшествия отдельных

узлов, агрегатов транспортного средства, причастного к столкновению, наезду и т. п. происшествию), а также «Обзорность», «Состояние дорожно-сигнальных знаков и средств регулирования движением» и другие. Обязательный выезд на место происшествия сотрудника ГАИ целесообразно производить с участием специалиста — автотехника во всех случаях ранения людей, а при наличии человеческих жертв — с участием автотехника и судебно-медицинского эксперта. Это тем более необходимо, если по каким-либо причинам осмотр будет производиться при отсутствии следователя.

Для повышения качества следствия по данной категории дел было бы целесообразно создать во всех без исключения крупных областных и республиканских центрах специальные следственные отделения (группы) в аппарате ОРУД-ГАИ, а в остальных местах ввести специализацию следователей МООП по расследованию правонарушений на автомобильном и городском электрическом транспорте.

Рассматривая вопрос о первоначальных, а также о неотложных следственных действиях, диссертант анализирует их содержание и в этой связи останавливается на их определении в криминалистике. При этом подчеркивается, что границы первоначальных следственных действий определяются специфическими особенностями производства расследования по той или иной категории уголовных дел и теми конкретными задачами, которые стоят перед следователем при возбуждении уголовного дела безотносительно к планированию его расследования.

Поскольку методика расследования дел об автотранспортных преступлениях определяется в основном обстоятельствами, которые связаны с местонахождением транспортного средства и его водителя, то объем первоначальных следственных действий будет различен в зависимости от необходимости розыска автотранспортного средства или его водителя. В этой связи в работе исследуется вопрос о следственной тактике и включении в ее предмет оперативно-розыскных действий.

Оперативно-розыскные действия некоторыми авторами рассматриваются как вспомогательные, по отношению к процессуальным следственным действиям и, следовательно, недооценивается их самостоятельный характер. В диссертации дается решение этого вопроса исходя из того, что ряд оперативно-розыскных действий имеет не вспомогательный, а самостоятельный характер. Получаемые в результате проведения таких оперативно-розыскных действий данные в отдельных случаях служат основанием для выдвижения следственных

версий, планирования отдельных следственных действий. Но поскольку эти данные получены из непроцессуальных источников, то они могут иметь доказательственное значение по делу при условии, что их достоверность будет проверена и доказана процессуальным путем.

Диссертант высказывается за регламентацию в УПК отдельных сторон гласных форм оперативно-розыскной деятельности милиции и включении в предмет следственной тактики оперативно-розыскных действий в необходимом объеме. Представляется, что в следственную тактику следует включить те из проводимых гласным путем оперативно-розыскных действий, результаты которых служат основанием для построения следственных версий и могут быть проведены с соблюдением процессуальных форм. К такому действию по рассматриваемым делам может быть отнесен розыск скрывшихся с места происшествия водителей и транспортных средств (проводимый в гласных формах). Это повысит качество проводимых действий, будет способствовать дальнейшей демократизации судопроизводства, так как расширит права участников процесса, укрепит законность в деятельности указанных органов и создаст дополнительные гарантии от неосновательного привлечения к уголовной ответственности и осуждения невиновных.

В юридической литературе по-разному определяются неотложные следственные действия. Отдельные авторы связывают определение как неотложных, так и первоначальных следственных действий с моментом планирования расследования. В связи с этим отмечается, что неотложный характер следственных действий обуславливается временем их проведения, то есть возможностью получения доказательств лишь при производстве их в самые кратчайшие сроки после совершения преступления, а круг первоначальных следственных действий зависит от характера расследуемого события. Таким образом, действия следователя при возбуждении уголовного дела, позволяющие получить доказательства в полном объеме лишь при условии проведения в первоначальной стадии расследования по делу (либо немедленно после совершения преступления — неотложные действия), конкретный объем и направленность которых обуславливается характером совершенного преступления, являются первоначальными.

Задачи расследования по делам о нарушении правил, обеспечивающих безопасность движения автомобильного транспорта, определяются диспозициями статей 211, 212 УК РСФСР, требованиями статьи 68 УПК РСФСР и аналогич-

ными статьями УК и УПК других союзных республик. Но предмет доказывания по этим делам значительно шире. Подлежащие выяснению обстоятельства не могут быть сведены только к требованиям данных статей. В диссертации подробно рассматриваются эти существенные для дела обстоятельства, предшествовавшие моменту наступления несчастного случая при наезде, столкновении, опрокидывании транспорта, сопутствующие и последовавшие за совершением правонарушения. Анализируются приемы и методы их установления с учетом особенностей расследования дел данной категории.

Особое внимание уделяется такому важному первоначальному следственному действию как осмотр места дорожно-транспортного происшествия. Следственному осмотру места автопроисшествия посвящена значительная отечественная процессуальная и криминалистическая литература. Однако, отдельные тактические положения и методические рекомендации носят спорный характер (например, об этапах и последовательности действий следователя при осмотре, с чего начинать осмотр места происшествия, о методах фиксации обстановки и следов на месте автопроисшествия и т. д.). Поэтому в диссертации разбирается ряд дискуссионных положений, включая понятие самого осмотра места происшествия.

С учетом изменений, внесенных законодателем в ст. 178 УПК РСФСР и аналогичные статьи УПК других союзных республик (Указ Президиума Верховного Совета РСФСР от 10 сентября 1963 г. «О внесении изменений и дополнений в уголовно-процессуальный кодекс РСФСР») осмотр определяется как проводимое в соответствии с уголовно-процессуальным законом следственное действие первоначального (нередко неотложного) характера, состоящее в непосредственном изучении и фиксации обстановки места совершения преступления либо места обнаружения преступления в целях выявления следов и других вещественных доказательств, выяснения на месте обстановки и обстоятельств расследуемого события, а равно и иных обстоятельств, имеющих значение для дела.

От подготовки к осмотру места происшествия во многом зависит успех последующего его осмотра. В работе специально освещаются данные вопросы, применительно к рассматриваемой категории дел.

Обращается внимание на необходимость участия специалистов в следственном осмотре места автотранспортного происшествия и отмечается, что процессуальная регламентация вопросов участия специалистов в следственных действиях

в УПК РСФСР и УПК других союзных республик не может быть признана достаточной. Она не отвечает полностью потребностям практики, поскольку возникают трудности при отграничении процессуальной фигуры специалиста от эксперта и от лиц, которые обладают специальными познаниями, но не являются специалистами в процессуальном смысле. Как показывает практика, необходима регламентация формы и порядка их деятельности, прав и обязанностей, компетенции, процессуального оформления результатов их участия в проводимом следственном действии.

Применительно к задачам, стоящим перед специалистами при следственном осмотре места дорожно-транспортного происшествия, по-новому формулируются принципы, на которых должна основываться их деятельность. К ним относят: во-первых, деятельность любого специалиста (в области медицины, автотехники и т. п.) при осмотре не следует ограничиваться только постановкой узкого задания или получением от него справочных сведений и консультаций. Необходимо, как правило, сочетание этих моментов в форме исследования в целях наиболее полного использования специальных знаний данного лица.

Во-вторых, сама по себе деятельность указанных специалистов при осмотре места автопроисшествия должна быть признана законодателем не только желательной и целесообразной (ст. 179 УПК РСФСР), но и обязательной в определенных случаях, точно установленных в законе. К таким обязательным случаям, как полагает диссертант, следует отнести участие специалиста — автотехника при осмотре места автопроисшествия при автокатастрофах и иных подобных происшествиях с человеческими жертвами либо тяжкими телесными повреждениями при опрокидываниях, столкновениях и наездах. В-третьих, специалист, как и эксперт, должен быть наделен определенными процессуальными правами на стадии предварительного расследования в объеме, полностью позволяющем осуществить свои функции в пределах его компетенции.

При подготовке к осмотру места происшествия следует разграничивать обзор, как подготовительный этап деятельности следователя по прибытии на место происшествия, и обследование района места происшествия, как самостоятельного этапа работы следователя при осмотре места происшествия. В работе обосновывается необходимость введения последнего в практику следствия.

Несколько иначе подходит диссертант также и к вопросу об основных этапах и последовательности действий следователя при осмотре места автопроисшествия. Представляется, что осмотр места автотранспортного происшествия целесообразно проводить по таким этапам: а) осмотр дорожного участка; б) осмотр непосредственного места автопроисшествия; в) осмотр автомашины и иных транспортных средств; г) осмотр трупа. Последовательность соблюдения этих этапов зависит от сложившейся обстановки на месте автопроисшествия.

Полемизируя с некоторыми авторами по поводу рекомендаций, с чего начинать осмотр места автотранспортного происшествия, диссертант полагает, что решение данного вопроса зависит от первоочередных задач, стоящих перед следователем в каждом конкретном случае осмотра: необходимость и возможность в данный момент розыска скрывшейся автомашины, ее водителя; возможность сохранения следов на осматриваемом месте автопроисшествия и т. п.

Для решения вопроса о направлении движения автотранспортного средства по оставленным на месте происшествия следам, в случаях его розыска, в работе подвергаются анализу более 20 признаков, характеризующих направление движения, а также скорость движения, причем дается критическая оценка отдельных рекомендаций по этим признакам.

Освещая вопросы работы следователя со следами на месте автопроисшествия, диссертант рекомендует для применения на практике сконструированный им (совместно с прокурором — криминалистом П. И. Медведевым) портативный универсальный следовой опылитель. Прибор позволяет использовать одновременно в целях выявления и фиксации следов пальцев порошки, пары йода и химические реактивы.

На практике не всегда должное внимание придается тщательности оформления результатов осмотра места автотранспортного происшествия. Вместе с тем вопросы оформления результатов осмотра и, в частности, применения на месте автопроисшествия фотографической съемки в криминалистике разработаны недостаточно. В работе делается попытка восполнить этот пробел.

Диссертант возражает против рекомендаций о возможности фотографирования обстановки места происшествия дружинниками до прибытия на место происшествия следственных работников. Представляется, что фотографирование они могут производить только по указанию и под руководством следователя, иначе неизбежно будет нарушена обста-

новка, уничтожены следы и иные вещественные доказательства на месте происшествия. Высказывается также рекомендация о применении для панорамной фотосъемки фотокамер «ФТ-2» и «ФТ-3» и о нецелесообразности использования для фиксации обстановки на месте автопроисшествия фотоаппарата «Момент», которым некоторые авторы¹ предлагают снабдить следователей.

Вопросы проведения следственных и оперативно-розыскных действий по установлению скрывшейся с места автопроисшествия автомашины и ее водителя наиболее слабо разработаны в методике расследования данной категории уголовных дел. Поэтому в диссертации подробно рассматривается комплекс необходимых мероприятий: розыск, задержание по приметам, принятие заградительных мер, проверка автопарков и автохозяйств, встреча и осмотр транспортных средств, опознание, использование учетных данных Госавтоинспекции и другие. Специально выделяется тактика особого случая опознания — опознание автомашины и иного транспортного средства и даются рекомендации по его организации и проведению.

Необходимое внимание в работе уделяется практике проведения освидетельствования потерпевших, водителя и иных лиц на предмет установления алкогольного опьянения. Выступая за внедрение в практику методов количественного определения алкоголя в крови (моче) свидетельствуемого лица, диссертант в то же время указывает, что при сложившемся порядке установления факта и степени алкогольного опьянения лица это действие в уголовно-процессуальном смысле нельзя признать ни освидетельствованием в порядке ст. 181 УПК РСФСР, ни экспертизой.

Когда фиксация алкогольного опьянения лица производится без возбуждения уголовного дела, то это есть не процессуальный, а административный порядок установления факта алкогольного опьянения. Учитывая специфический характер освидетельствования на алкоголь (невозможность установления степени опьянения уже спустя 5—12 часов после автопроисшествия без изъятия крови — мочи), представлялось бы необходимым дополнить ст. ст. 181, 184, 186 УПК РСФСР и аналогичные статьи УПК других союзных республик, предусмотрев возможность производства в необходимых случаях установления алкогольного опьянения в качестве следственного действия до возбуждения уголовного дела.

¹ «Теория и практика криминалистической экспертизы», Сб. 2, Госюр-издат, М., 1956, стр. 152—156.

(путем освидетельствования), а также изъятия при этом образцов крови, мочи.

В работе делается вывод, что установление алкогольного опьянения путем биохимических методов исследования при условии возбуждения уголовного дела и соблюдения определенных процессуальных норм лицом, производящим следствие или дознание, можно рассматривать как экспертизу алкогольного опьянения — один из видов судебно-медицинской экспертизы.

Допрос свидетелей, потерпевших, подозреваемых и обвиняемых имеет некоторые особенности по рассматриваемой категории дел, что объясняется, в основном, специфическими условиями формирования их показаний (скоротечность самого события происшествия, травмирование психики допрашиваемых и т. д.). Тактические рекомендации по проведению этого следственного действия излагаются в диссертации на основе учета указанной специфики. Поддерживая рекомендации о необходимости более широкого использования при допросах по делам об автопроисшествиях зарисовок, схем и фотоснимков, мы полагаем, что следует также шире практиковать допрос свидетелей — очевидцев непосредственно на месте автопроисшествия, особенно в тех случаях, когда выявляются противоречия в показаниях допрашиваемых лиц.

В диссертации уделяется внимание некоторым спорным вопросам планирования расследования дел при правонарушениях на автотранспорте, а также таких следственных действий как следственный эксперимент, выход на место с потерпевшим, свидетелем, подозреваемым, обвиняемым, осмотр и выемка документов.

Рассматривая версию в криминалистическом плане как самостоятельное оперативно-тактическое средство раскрытия преступления, а не просто как элемент плана расследования, диссертант исходит из следующих принципиальных положений. Следственная версия должна давать общее направление в расследовании преступления и строиться на основе комплекса фактических данных, имеющих отношение к расследуемому событию. Она должна выдвигаться следователем (а не любым лицом) с целью обеспечения правильного расследования и раскрытия преступления. Следственная версия по делу должна быть логически построенным умозаключением следователя и учитывать все возможные объяснения (в том числе и обвиняемого) расследуемого события и его причин, существенных для дела обстоятельств.

В качестве типичных следственных версий о причинах расследуемого события по делам о нарушениях правил, обеспечивающих безопасность движения на автотранспорте и городском электротранспорте можно указать следующие:

А. Правонарушение — результат: 1) пренебрежения Правилами движения и эксплуатации транспортного средства; 2) нарушения трудовой дисциплины (нахождение водителя за рулем транспортного средства в состоянии опьянения); 3) неумелого управления транспортным средством со стороны водителя.

Б. Правонарушение — результат: 1) технической неисправности транспортного средства (что может быть по вине водителя, по вине административного или технического персонала автопарка, из-за конструктивных дефектов и т. д.); 2) неудовлетворительного состояния дороги, дорожных сооружений или сигнализации.

В. Правонарушение — результат грубой неосторожности потерпевшего (пешехода, пассажира).

Г. Правонарушение — результат случайного стечения обстоятельств.

Д. Инсценировка автотранспортного происшествия с целью замаскировать другое преступление.

Вопрос о выходе на место с обвиняемым (подозреваемым), свидетелем, потерпевшим, как следственном действии, вызвал большую полемику в литературе. Данное следственное действие пока регламентировано только в УПК четырех союзных республик (Литовской ССР — ст. 205, Латвийской ССР — ст. 185, Туркменской ССР — ст. 173, Таджикской ССР — ст. 183) под названием — «проверка показаний на месте». При анализе точек зрения сторонников и противников этого следственного действия, а также следственно-судебной практики в диссертации обосновывается необходимость включения данного следственного действия в УПК всех остальных союзных республик под наименованием «проверка и уточнение показаний (обвиняемого, подозреваемого, свидетеля, потерпевшего) на месте». В связи с этим аргументируется, что выходом на место может преследоваться цель лишь уточнения отдельных обстоятельств, ранее установленных путем допроса.

Раскрывая различия выхода на место, как следственного действия, со следственным экспериментом и тактические положения, касающиеся производства последнего по делам об автотранспортных преступлениях, диссертант указывает, что цели следственного эксперимента в юридической литературе характеризуются недостаточно полно: указываются проверка

собранных доказательств и получение новых доказательств. Как показывает следственно-судебная практика самостоятельной целью следственного эксперимента следует также считать выявление причин и условий, способствовавших или сделавших возможным совершение преступления. По рассматриваемой категории дел представляется весьма целесообразным проведение подобных экспериментов для выявления технических причин автопроисшествия и способствовавших ему факторов.

Заключительный раздел третьей части диссертации охватывает вопросы назначения и проведения различных видов экспертиз по делам о преступных нарушениях правил безопасности движения и эксплуатации автотранспорта.

Многообразие причин и условий возникновения дорожно-транспортных происшествий, конкретных обстоятельств совершения правонарушений на автомобильном транспорте обуславливают и широкий круг вопросов, возникающих на следствии и в суде, которые требуют специальных познаний для правильного их разрешения. Поэтому вполне закономерно, что органы расследования и суда идут по пути максимального использования института судебной экспертизы в советском уголовном процессе при установлении объективной истины по делу.

Из многочисленных видов экспертиз наибольшее распространение при расследовании автотранспортных преступлений имеет автотехническая, судебно-медицинская и криминалистическая экспертизы. В работе уделяется внимание вопросам организации и методики проведения некоторых видов экспертиз (психиатрической, криминалистической, геолого-почвенной, товароведческой, геодезической, ботанической, зооветеринарной и др.), а также решению отдельных спорных вопросов, касающихся главным образом автотехнической экспертизы.

В компетенцию автотехнической экспертизы, как и вообще судебной экспертизы, не может входить разрешение вопросов юридического характера (о степени вины, ответственности определенных лиц и т. д.) и вопросов, для выяснения которых не требуется специальных познаний.

При назначении автотехнической экспертизы не исключается, однако, возможность постановки вопросов технического характера, относящихся к объективной стороне состава преступления. Вместе с тем на практике часто ошибочно ставится перед экспертами — автотехниками вопрос: «Были ли нарушены Правила движения?», «Какие параграфы Правил движения нарушены?». Постановка в данной формулировке

такого рода вопросов и ответ на них эксперта в ряде случаев создает видимость качественного расследования. На самом деле это ведет к упрощенчеству, к односторонности следствия, поскольку из поля зрения следователя могут выпасть вопросы, которые он обязан решать на основании совокупности собранных доказательств, а не на основе одного заключения экспертизы.

В диссертации исследуются обстоятельства, при которых может быть правомерной постановка перед экспертизой вопроса о нарушении правил движения или эксплуатации (при исследовании его только с технической стороны). Однако при этом подчеркивается, что для окончательного решения вопроса о нарушении правил водителем, потерпевшим и т. д. недостаточно лишь одного заключения автотехнической экспертизы по данному поводу в техническом аспекте. Оно может служить лишь основой для разрешения вопроса, так как требуется оценка совокупности всех установленных следственным путем данных.

В работе приводятся конкретные вопросы, которые могут быть предметом исследования при автотехнической экспертизе. Все эти вопросы рассматриваются в следующей, предлагаемой ниже, классификации: вопросы справочного (консультативного) характера, вопросы по оценке дорожной обстановки, вопросы расчетного («исследовательского») характера и вопросы по проверке показаний допрошенных лиц.

Высказывается мнение, что вопросы справочного (консультативного) характера, как-то: какими техническими нормами следовало руководствоваться при определении технического состояния транспорта, допустима ли эксплуатация транспортного средства с такими-то неисправностями, допустима ли перевозка определенных габаритов грузов, людей на данном транспорте и некоторые другие, могут не являться предметом исследования автотехнической экспертизы и для ответа на эти вопросы нет необходимости составлять специальное заключение (акт). В этих случаях следователю достаточно путем запроса в то или иное компетентное (не обязательно экспертное) учреждение, не заинтересованное в исходе дела, получить необходимые данные в виде справки, которую и приобщить к делу. Не исключается возможность приобщения к делу соответствующей выписки по необходимым вопросам из справочных пособий, нормативных актов, подготовленной самим следователем.

Заключение автотехнической экспертизы подлежит всесторонней оценке, при этом особое значение приобретает в силу специфики исследуемых вопросов оценка его доказательственного значения с точки зрения полноты исследования, достоверности использованных экспертом исходных данных, которые положены в основу заключения и научной обоснованности выводов эксперта.

Первичные материалы и данные, полученные экспертом экспериментальным путем на месте дорожно-транспортного происшествия либо данные в виде вещественных доказательств являются более достоверным исходным материалом по сравнению с данными расчетного характера (когда в качестве исходных параметров берутся приближенные средние величины). На этом основании в диссертации поддерживается и обосновывается мнение, что заключение экспертов — автотехников, основанное целиком на расчетных данных технических параметров и коэффициентов следует приравнивать по своему значению к вероятным заключениям, если всесторонне не исследовано техническое состояние транспортного средства в момент дорожно-транспортного происшествия и экспериментально не были для него уточнены на месте значения этих коэффициентов, положенных в основу расчетов эксперта.

Следует прийти к выводу, что автотехническая экспертиза, основывающая свое заключение только на расчетных данных (средних значениях того или иного коэффициента), например, о скорости движения транспорта перед наездом на препятствие, о величине полного остановочного пути автомашины в зависимости от времени реакции водителя на неожиданно возникшее препятствие, коэффициента износа тормозной системы, коэффициента сцепления шин с дорожным покрытием и т. д., не может давать ответ на вопрос лишь в одном цифровом значении. Безусловно необходимо изложение в заключении эксперта технических расчетов в двух вариантах: при минимальном (или среднем) значении расчетных данных технических параметров и при максимально допустимом их значений в данном конкретном случае.

Такой более объективный и по существу единственно правильный подход к оценке экспертных заключений по вопросам автотехнической экспертизы расчетного характера несомненно будет способствовать всестороннему исследованию доказательств, выявлению обстоятельств, смягчающих или отягчающих вину обвиняемого.

С этим связан и другой дискуссионный вопрос о возможности эксперта — автотехника при анализе механизма авто-

происшествия самостоятельно производить отбор исходных данных для расчетов по материалам, представленным эксперту следователем или судом. Допуская такую возможность, мы считаем, что отбор исходных данных экспертом допустим только в случаях, когда для этого действительно требуются специальные познания (например, установление средних расчетных параметров путем экспериментов и т. п.), но эта оценка исходных данных должна осуществляться в пределах компетенции эксперта и не может подменять собой оценку собранных по делу доказательств следователем.

Вопрос о комиссионной экспертизе положительно разрешен уголовно-процессуальным законодательством РСФСР (ст. 80 УПК) и законодательством ряда других союзных республик, но производство комплексных экспертиз, как известно, за исключением УПК трех союзных республик не регламентировано, что представляется крайне необходимым в интересах укрепления социалистической законности при отправлении правосудия.

В правовой литературе высказаны неосновательные, на наш взгляд, возражения о недопустимости комплексных экспертных исследований. В диссертации подвергается критике мнение,¹ что комплексная экспертиза является разновидностью комиссионной экспертизы, а исследование вещественных доказательств технико-криминалистическими методами якобы представляют собой комплексную экспертизу.

Комплексная экспертиза — самостоятельный вид судебной экспертизы, проводимой для разрешения вопросов, требующих специальных познаний, относящихся к различным отраслям одной или смежных наук. Комплексная экспертиза по рассматриваемой категории дел может быть целесообразна в некоторых случаях, например, и криминалистическая и судебно-медицинская экспертизы — при необходимости исследования следов на одежде потерпевшего (трупа), если это связано с причинением телесных повреждений (ранений), а также трасологическая и автотехническая экспертизы — для решения вопроса о типе — виде транспортного средства в случаях розыска последнего по оставленным на месте происшествия следам колес.

IV

Предупреждению дорожно-транспортных происшествий и правонарушений на автотранспорте посвящена четвертая часть диссертации.

¹ Вопросы судебной экспертизы. Материалы научной конференции, М., 1960, стр. 11, 13.

Основное содержание всей работы прокурорско-следственных органов и суда на современном этапе коммунистического строительства определяется задачами, поставленными в новой Программе КПСС, принятой XXII съездом партии. В области искоренения преступности в Программе КПСС записано, что «главное внимание должно быть направлено на предотвращение преступлений».¹

В широком смысле слова предупреждение преступлений есть совокупность проводимых Коммунистической партией и Советским государством мероприятий, направленных на выявление и устранение причин и условий, способствующих совершению преступлений в целях их ликвидации. В этой связи в диссертации рассматривается понятие общих и специальных мер предупреждения и содержание последних.

В диссертации указывается, что такие меры как пресечение совершаемых преступлений органами милиции, прокуратуры и др., исправление и перевоспитание лиц, совершивших преступления, в местах лишения свободы, деятельность данных органов по предупреждению возможности рецидива со стороны лиц, отбывающих наказание, целесообразно относить к специальным предупредительным мероприятиям общего юридического порядка. Относительно специальных предупредительных мероприятий в узком смысле слова более правильно говорить конкретно, применительно к определенной категории дел (или группы преступлений с общими причинами и условиями, способствующими их совершению), где имеются специфические факторы, порождающие данный вид преступления.

Основные условия, которые могут оказать решающее значение в деле снижения дорожно-транспортных происшествий и ликвидации правонарушений на автотранспорте в стране — это своевременное выявление и устранение причин и условий, способствующих их совершению, проведение в жизнь многогранных комплексных мероприятий воспитательного, организационного, законодательного и иного характера, координация совместной предупредительной деятельности органов милиции, прокуратуры, суда и других государственных органов с общественностью в разнообразных ее формах.

Рассматривая деятельность прокурорско-следственных органов, милиции, Госавтоинспекции и суда по предупреждению дорожно-транспортных происшествий и правонарушений

¹ Материалы XXII съезда Коммунистической партии Советского Союза, Госполитиздат, М., 1961, стр. 400.

на автотранспорте, диссертант останавливается на основных методах профилактической работы следователя по данной категории дел. Особое внимание обращается на всестороннее обобщение материалов следственно-судебной практики (за определенный период, по группе дел, в определенных районах и т. п.). При этом подчеркивается, что обобщение данной практики в пределах уже района (следственного участка) по делам об автотранспортных правонарушениях может быть необходимо: 1) для выявления очагов аварийности — мест, где чаще всего совершаются дорожно-транспортные происшествия, например, с тяжкими последствиями, 2) для выявления транспортных организаций, работники которых чаще других нарушают дисциплину движения, 3) для оперативного выявления непосредственных причин большинства аналогичных по характеру правонарушений, 4) для установления характера нарушений Правил движения в зависимости от вида транспортных средств, их принадлежности (государственным или общественным организациям, либо индивидуальным владельцам), квалификации водителей, режима их работы и т. п., 5) для выяснения вопроса об эффективности ранее предпринятых мер по снижению аварийности, транспортного травматизма и т. д.

Ставится вопрос о необходимости периодического внесения представлений об устранении условий и обстоятельств, способствовавших совершению правонарушений следственно-прокурорскими органами на основании материалов обобщения практики по группе дел за определенный период.

В этом разделе работы освещается вопрос о необходимости повышения ответственности следователя за выполнение требований ст. 21 УПК РСФСР и аналогичных статей УПК других союзных республик не только по выявлению указанных причин и условий, но и по их устранению в процессе предварительного расследования по делу и отражения этой работы в материалах следственного дела. Представляется целесообразным отражение проделанной профилактической работы следователем в виде справки, визируемой (утверждаемой) лицом, наблюдавшим за следствием, без чего следователь не мог бы направить дело в суд при окончании следственного производства. Предлагается дополнить требования ст. 206 УПК РСФСР указанием о необходимости отражения в приложении к обвинительному заключению о проведенных следователем действиях и принятых мерах по устранению причин и условий, способствовавших совершению преступления по конкретному делу.

Поддерживая предложения о внесении изменений в ст. 232 УПК РСФСР, в части установления в качестве основания для возвращения дела на доследование невыявление следователем причин и условий, способствовавших преступлению, мы не можем в то же время согласиться полностью с мнением, что таким основанием также может быть и непринятие всех необходимых мер по установлению данных причин и условий, поскольку полное их устранение не всегда зависит от следователя.

В равной степени представляется неприемлемым предложение о возложении на суд при разбирательстве уголовного дела обязанности проверить в ходе судебного следствия выполнение руководителем учреждения, предприятия, организации сделанных ранее предложений по устранению выявленных недостатков (причин и условий, способствовавших совершению преступлений). Такая обязанность не может входить в функции суда. Устранение недостатков, указанных следователем (прокурором), требует, как правило, значительного времени, чем то, которое проходит к моменту рассмотрения дела в суде. Как выполняется ранее внесенное представление в той или иной организации, учреждении, предприятии следует проверять на месте, что суд лишен возможности обычно сделать.

Успех борьбы с дорожно-транспортными происшествиями и правонарушениями на автотранспорте, как и с иными проявлениями преступности в стране, не может быть обеспечен без широкого привлечения общественности. Поэтому в работе специально обобщается практика работы представителей общественности по ликвидации рассматриваемых правонарушений и предупреждению дорожно-транспортных происшествий.

Анализируя накопленный положительный опыт привлечения общественности у нас и в других социалистических странах к борьбе с указанными правонарушениями, диссертант рассматривает вопросы профилактической деятельности представителей общественности в следующих основных организационных формах: добровольные народные дружины и специализированные дружины; общественные автоинспекторы и их Советы; общественные инспекции ГАИ; товарищеские суды; комиссии общественного контроля за техническим состоянием транспорта; комиссии по разбору нарушений Правил движения водителями; постоянные комиссии местных Советов по транспорту; научно-технические общества и иные объединения трудящихся.

Большое значение при проведении профилактических мероприятий по делам о правонарушениях на автотранспорте имеет надлежащая организация работы Госавтоинспекции (Отделов регулирования уличного движения) по надзору за движением, техническим состоянием транспортных средств, качеством подготовки водительских кадров и т. д. Необходимо дальнейшее совершенствование форм и методов ее работы, принятие мер, направленных на улучшение в целом ее деятельности: расширение прав ГАИ по пресечению нарушений Правил движения и эксплуатации транспортных средств водителями и иными лицами, пешеходами (лишение права занимать должность шофера вообще и др.), улучшение технического оснащения (создание специальных портативных и более совершенных конструкций контрольных приборов и повсеместное снабжение ими работников службы ОРУД-ГАИ и др.), повышение требовательности по соблюдению правил безопасности движения к водителям «малых» транспортных средств (мопед, велосипед и т. п.) и пешеходам (обязательность защитных очков при езде на мотоциклах, мопедах и т. д.), создание приборов и совершенной научно-разработанной методики выявления в транспортном потоке водителя, находящегося в состоянии алкогольного опьянения, внедрение в практику работы ГАИ по приему экзаменов от водителей специальных «самообучающих» и контролирующих кибернетических машин, периодическое издание и распространение Госавтоинспекцией печатных схем движения по улицам, площадям и дорогам, особенно в крупных городах и республиканских центрах, а также дорожных справочников, карт опасных мест на дорогах и другие.

В этой же части работы рассматриваются вопросы предупреждения дорожно-транспортных происшествий и правонарушений на автотранспорте путем проведения организационных, инженерно-технических, агитационно-пропагандистских и иных мероприятий, краткие выводы и предложения по реализации которых в основном сводятся к следующему.

По укреплению трудовой и транспортной дисциплины среди водителей:

— увеличение срока лишения прав водителя за неоднократное управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения в административном порядке,

— признание обязательным применения материальных санкций к водителю, если он находился за рулем транспортного средства в состоянии опьянения (не оплачивать листки

нетрудоспособности, если водитель, будучи в нетрезвом состоянии, попал в результате этого в аварию и получил ранения; не оплачивать рабочее время, когда водитель находился в состоянии алкогольного опьянения и был в связи с этим отстранен от работы на линии; не включать такие дни в число проработанных дней за год при исчислении денежных сумм, выплачиваемых за очередной отпуск и т. д.),

— разработка системы поощрительных мер для индивидуальных владельцев транспортных средств, которые ездят длительное время без нарушений Правил движения (нагрудные знаки, премии и прочее) и другие.

По повышению качества подготовки водителей и других работников транспорта:

— восстановление обязательной стажировки в автохозяинствах курсантов автошкол и курсов,

— признание необходимым для лиц, желающих получить права для управления транспортом в качестве любителя, обязательное изучение Правил движения, автотехники и приобретение навыков вождения транспорта на курсах ДОСААФ,

— создание специальных техникумов для подготовки шоферов высшей квалификации, инструкторов и преподавателей автошкол,

— повышение требовательности при присвоении квалификации водителя II и I класса при работе на спецмашинах и транспорте общественного пользования (ввести специальный талон на право управления автомашинами таксомоторного парка и др.),

— признание обязательности проверки психических заболеваний у лица, получающего права водителя транспортного средства,

— значительное расширение подготовки в вузах кадров инженеров по безопасности движения, инженеров-энергетиков городского электротранспорта, инженеров-градостроителей и использование этих имеющихся кадров только в соответствии с полученной специальностью и другие.

По организации надзора за безопасностью движения транспорта и пешеходов и регулирования движения, по расследованию обстоятельств правонарушений:

— более широкое и повсеместное внедрение новых технических средств регулирования движения (кибернетических светофоров, перемещающихся осевых линий и т. д.) и рациональная организация последнего (строительство путепрово-

дов, пешеходных тоннелей, разметка проезжей части дорог и т. д.),

— упорядочение дела с конструированием, изготовлением, установкой и эксплуатацией дорожных сигнальных знаков и регулирующих устройств в масштабе всей страны (возможно путем создания специальной службы «Дорожной информации» и т. п.),

— образование во всех краях, областях, АССР и союзных республиках в городах в системе следственного аппарата милиции специальных следственных отделов (групп) по расследованию правонарушений на автотранспорте и городском электротранспорте.

По координации научных исследований и практической деятельности по безопасности движения и борьбе с правонарушениями на автотранспорте и городском электротранспорте представляется необходимым создание Всесоюзного единого научного и практического центра для сбора и анализа учетных данных по аварийности и травматизму по всем союзным республикам, разработке мероприятий по их ликвидации, а также для внедрения в практику научных достижений в области безопасности движения транспорта и т. д. и координации научных исследований по этим вопросам специалистов различных отраслей знаний.

* * *

В заключении подчеркивается, что борьба с дорожно-транспортными происшествиями и правонарушениями на автотранспорте требует проведения многогранного комплекса мероприятий, которые в настоящее время должны быть направлены:

— на совершенствование общесоюзного и республиканского законодательства (административных, уголовных, гражданско-правовых норм) об ответственности за нарушения правил движения и эксплуатации автотранспортных средств и установление единообразия в принципах этой ответственности;

— на совершенствование прокурорско-следственными органами, милицией и судами форм и методов выявления причин и устранения условий, способствующих совершению правонарушений на указанном транспорте, на повышение качества расследования и рассмотрения дел данной категории в судах, а также на улучшение надзора за соблюдением законодательства, касающегося деятельности транспортных организаций, учреждений и предприятий;

— со стороны Госавтоинспекции — на усиление надзора за техническим состоянием автопарка, соблюдением правил движения и эксплуатации транспорта, на улучшение организации и регулирования движения (разработку новых транспортных потоков, внедрение современной регулировочной техники и т. д.), а также на улучшение контакта в предупредительной работе с другими службами милиции, общественными организациями и добровольными объединениями трудящихся, ведущими борьбу с транспортным травматизмом;

— на укрепление производственной дисциплины, улучшение контроля за техническим состоянием транспорта, качеством ремонта и обслуживания, рациональным его использованием во всех автохозяйствах, транспортных организациях, а также совершенствование подготовки водительских кадров, обеспечивающего более качественную повсеместную их подготовку и отбор лиц, которым доверяется управление транспортом;

— на дальнейшее развитие научно-исследовательских работ как на государственных, так и общественных началах при конструировании и внедрении новой техники, обеспечивающей безопасность движения транспорта;

— на улучшение и всемерное развитие пропаганды по соблюдению Правил движения среди населения с использованием средств печати, радио, телевидения, кино;

— со стороны советской общественности — на максимальное использование помощи последней в деле борьбы с автотранспортными происшествиями и преступлениями на автотранспорте и городском электротранспорте путем изыскания новых форм и методов ее деятельности.

Освещение в диссертации указанных направлений борьбы с рассматриваемыми правонарушениями не может претендовать на разрешение всех вопросов этой сложной проблемы. Изложенное нами показывает, что борьба с аварийностью, травматизмом и правонарушениями на автомобильном транспорте остается актуальнейшей проблемой и требует пристального внимания со стороны науки и практики.

По теме диссертации автором опубликованы работы:

1. Некоторые вопросы методики расследования автотранспортных происшествий — сб. «Материалы к конференции, посвященной вопросам борьбы с автотранспортными происшествиями», Саратов, 1960.

2. Расследование автотранспортных происшествий, изд-во «Коммунист», Саратов, 1960.

3. Некоторые вопросы методики расследования автодорожных происшествий — сб. «Усилить борьбу с аварийностью на автомобильном транспорте», Саратов, 1960.

4. О классификации дорожно-транспортных происшествий — «Сборник научных работ Саратовского отделения Всесоюзного научного общества судебных медиков и криминалистов», вып. 3, 1961.

5. Выявление следов пальцев рук и ладоней преступников, оставленных на различных поверхностях (в соавт.) — «Сборник научных работ Саратовского отделения Всесоюзного научного общества судебных медиков и криминалистов», вып. 3, 1961.

6. К вопросу о характере труда заключенных — сб. «Проблемы развития советского исправительно-трудового законодательства», Саратов, 1962.

7. Некоторые вопросы защиты прав участников процесса при расследовании и рассмотрении дел о нарушениях правил безопасности движения и эксплуатации автотранспорта — сб. «Развитие прав граждан и усиление их охраны на современном этапе коммунистического строительства, Саратов, 1962.

8. За безопасность движения на транспорте, Саратовское областное книжное издательство, 1963.

9. Актуальные вопросы совершенствования уголовного законодательства об ответственности за автотранспортные преступления (в соавт.) — сб. «Социалистическая законность и охрана прав граждан», Воронеж, 1963.

10. Использование органами милиции помощи советской общественности в борьбе с дорожно-транспортными происшествиями (в соавт.), изд. НИИМ РСФСР, Москва, 1964.

11. Некоторые вопросы фотографической съемки места происшествия при расследовании автотранспортных преступлений (в соавт.) — «Ученые записки Саратовского юридического института», вып. XI, 1964.

12. Об уголовной ответственности за автотранспортные преступления — «Правоведение», 1964, № 3 (в соавт.).

