

МОСКОВСКИЙ ОРДЕНА ЛЕНИНА И ОРДЕНА ТРУДОВОГО
КРАСНОГО ЗНАМЕНИ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
имени М. В. ЛОМОНОСОВА

Юридический факультет

На правах рукописи

КОМАН ЛУПУ

МЕТОДИКА РАССЛЕДОВАНИЯ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ

Автореферат диссертации
на соискание ученой степени
кандидата юридических наук

Научный руководитель—
кандидат юридических наук, доцент В. Я. КОЛДИН

МОСКВА—1962

264872

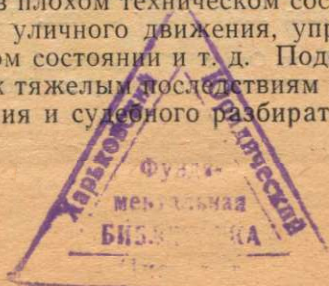
Построение социалистического и коммунистического общества предполагает развитие всех отраслей экономики, в том числе и транспорта. Транспорт дает возможность повысить грузооборот, обеспечивая таким образом развитие всех других отраслей экономики.

При перевозке средние и малые расстояния высокие экономические показатели дает использование автомобильного транспорта. В связи с этим наблюдается значительный рост автомобильного транспорта во всех отраслях народного хозяйства.

С повышением благосостояния трудящихся увеличивается также количество автомашин, приобретаемых гражданами для личного пользования. Возрастает интенсивность движения по дорогам и улицам. Все это требует строжайшего соблюдения дисциплины на автотранспорте. Нарушение правил уличного движения пешеходами, пассажирами и водителями, нарушение правил эксплуатации автотранспорта и другие нарушения приносят крупный ущерб государственным и общественным организациям, а также отдельным гражданам.

Предпринятые за последние годы меры по улучшению движения автотранспорта и уменьшению аварийности в Советском Союзе, Румынской Народной Республике и в других социалистических странах привели к тому, что число автотранспортных происшествий сократилось. Так, например, в СССР усовершенствована конструкция отдельных марок автомашин, построены крупные современные дорожные магистрали, улучшен технический контроль за автомашинами путем организации крупных автохозяйств, разработаны и применяются новые технические средства сигнализации движения, привлекаются для регулирования движения общественные инспектора-регулирующие и т. д.

В условиях социалистических государств большинство причин, порождающих автотранспортные преступления, ликвидированы. Однако, еще встречаются случаи, когда водители содержат транспорт в плохом техническом состоянии, допускают нарушения правил уличного движения, управляют автотранспортом в нетрезвом состоянии и т. д. Подобные нарушения нередко приводят к тяжелым последствиям и становятся предметом расследования и судебного разбирательства.



В деле борьбы с преступностью вообще и автотранспортными преступлениями, в частности, значительную роль призваны сыграть общественные организации трудящихся. Как указывает Н. С. Хрущев: «В полную меру надо использовать и силу закона и силу общественного воздействия, влияния»¹.

Большое значение придается участию общественности в борьбе с преступлениями также в РНР. В настоящее время, как указывает г. Г. Георгиу-Деж, — «Получает все большее значение общественное, коллективное мнение и различные формы воздействия на нарушителей норм общественной жизни в целях устранения вредных проявлений в поведении некоторых отсталых членов общества»².

Участие общественности в борьбе с автотранспортными преступлениями не снижает, а, напротив, значительно повышает роль правильно организованного и поставленного на должный научно-технический уровень расследования дел данной категории.

Необходимо умело сочетать государственные и общественные формы борьбы с автотранспортными преступлениями, повысить качество расследования и судебного рассмотрения дел данной категории.

Следственные органы не всегда правильно планируют расследование, недостаточно применяют при проведении следственных действий научно-технические и тактические средства и приемы, разработанные криминалистикой. Отдельные следователи не умеют правильно разрабатывать и проверять возникшие по делу следственные версии, не выясняют причин возникновения подобного рода преступлений и на низком уровне проводят профилактическую работу. Устранение указанных недостатков представляет актуальную задачу криминалистов.

Расследованию автотранспортных преступлений посвящено немало работ, написанных как советскими криминалистами, так и некоторыми зарубежными авторами. Однако, разработка ряда теоретических и практических вопросов еще далеко не закончена.

В диссертации сделана попытка обобщить опыт следственных, судебных и экспертных учреждений СССР и Румынской Народной Республики на основе материалов, имевшихся в распоряжении автора, и разработать некоторые теоретические и практические вопросы, имеющие значение для расследования.

¹ Н. С. Хрущев. Отчет Центрального Комитета Коммунистической партии Советского Союза XXII съезду партии, Издательство «Правда», 1961, стр. 102.

² Г. Георгиу-Деж. Отчет ЦК Румынской рабочей партии III съезду РПП, Политическое издательство, Бухарест, 1960, стр. 87. (На румынском языке).

Работа состоит из введения и пяти глав. В начале первой главы рассматриваются общие вопросы расследования авто-транспортных преступлений. Автор считает неполными те определения понятия автотранспортного происшествия, в которых указывается, что автотранспортное происшествие—это событие, возникающее в результате несоблюдения правил уличного движения. Эти происшествия возникают и в результате нарушения трудовой дисциплины в автобазах, а также по объективным причинам, не зависящим от воли людей.

Автотранспортное происшествие можно определить как событие, выражающееся в разрушении или повреждении автотранспортных или иных средств, смерти или телесных повреждениях, возникших во время движения или эксплуатации автотранспорта в силу действия или бездействия водителей или других работников автохозяйств, действий пассажиров, пешеходов, а также по другим причинам.

В первой главе также рассматривается классификация автотранспортных происшествий. Классификация автопроисшествия имеет существенное значение для правильного применения норм административного и уголовного права, правильного выбора методики расследования и проведения профилактической работы.

Предлагаемая автором классификация исходит из двух объективных оснований: механизма автопроисшествия и его последствий.

В зависимости от механизма возникновения автотранспортные происшествия могут быть классифицированы на следующие группы: столкновение, опрокидывание, падение автомашины с высоты, взрыв (пожар) автомашины, удар о сооружения, удар о тела людей и животных.

В зависимости от последствий автотранспортные происшествия классифицируются автором на аварии, повреждения автотранспортных средств и прочие автопроисшествия. Для аварий характерно то, что в результате автопроисшествия одно транспортное средство выходит из строя, т. е. оно теряет способность передвигаться без помощи извне (ремонт или буксировка). Таким образом при аварии на месте происшествия всегда находится поврежденный транспорт, в результате изучения которого следователь может объяснить существенные обстоятельства случившегося.

Для повреждения транспортных средств характерно то, что транспортное средство может двигаться без буксировки или ремонта, хотя и имеет повреждения. В этом случае, если автомашина удалась с места происшествия, вначале обычно возникает задача розыска автомашины и лишь после ее обнаружения задача ее осмотра.

При прочих автотранспортных происшествиях транспортное средство, участвовавшее в происшествии, не имеет на себе

никаких повреждений. Это существенно затрудняет расследование.

По субъективному признаку автопроисшествия могут быть подразделены на происшествия, совершенные по неосторожности, несчастные случаи и случаи (казусы). Автотранспортные происшествия не могут совершаться с прямым или косвенным умыслом. При наличии умысла налицо убийство, умышленное нанесение телесных повреждений или другое преступление, где автомашина выступает как орудие совершения противоправного деяния.

Специальное внимание уделяется выяснению причин автотранспортных происшествий. Автор критически рассматривает различные точки зрения о причинах автотранспортных происшествий, высказанные в отдельных работах по криминалистике.

В числе наиболее часто встречающихся причин автотранспортных происшествий можно отметить.

а) Превышение скорости автомашин

Опасность вождения автомашин на больших скоростях состоит в том, что скорость, инерция и большая кинетическая энергия движущегося автотранспорта лишают водителя возможности мгновенно остановить транспорт для того, чтобы избежать автопроисшествия. Для этого необходимо расстояние, называемое дистанцией безопасности движения (полный остановочный путь). Это расстояние включает в себя путь, пройденный автомашиной с момента реакции водителя до полной остановки транспорта.

Когда при езде сокращается расстояние между транспортными средствами или неправильно определяется расстояние, необходимое для торможения, появляются возможности наступления аварийной обстановки.

Несоблюдение дистанции безопасности особенно опасно при экстренном торможении и при наличии дефектов тормозной системы автомашины.

б) Вождение автомашины в нетрезвом состоянии

Алкоголь отрицательно влияет на ряд важных функций человеческого организма, в особенности на функции высшей нервной деятельности (замедленная реакция, рассеянность, излишняя самоуверенность, нарушения нормального восприятия цвета сигнала, неправильное определение расстояния и направления звука и т. д.).

В СССР при расследовании автотранспортных преступлений состояние опьянения рассматривается как отягчающее обстоятельство.

В Румынской Народной Республике считается, что состояние опьянения, имеющее уголовно-правовое значение, начинается количеством более 1,5 промиллей.

Между тем, анализ практики показывает, что у большинства водителей отрицательные последствия в результате принятия алкоголя наступают при его концентрации в крови свыше 1 промилля. Поэтому и в Румынской Народной Республике следует считать концентрацию свыше 1 промилля как имеющую юридическое значение.

В целях определения состояния опьянения водителя разработаны и применяются на практике различные методы, рассматриваемые в диссертации. Особого внимания заслуживает портативный алколюскоп управления милиции г. Бухареста, который очень прост и удобен в условиях оперативной работы¹.

в) Вождение автомашины лицом, не имеющим профессиональной подготовки и права на вождение транспорта

В диссертации подвергается анализу критерий профессиональной подготовки водителей и права на вождение определенных видов транспорта.

г) Несоблюдение правил расположения транспортных средств

В большинстве стран мира установлено правостороннее движение. Соблюдение его имеет очень большое значение для больших магистралей, улиц и дорог за исключением случаев, когда установлено одностороннее движение.

В числе других причин автотранспортных происшествий отмечаются нарушения правил уличного движения и эксплуатации транспорта. Наибольшее значение среди этих нарушений можно отметить: несоблюдение правил обгона, нарушение правил поворота и пересечения улиц, нарушение правил перевозки людей и грузов, ослепление светом фар встречного транспорта, несоблюдение правил движения по железнодорожным переездам, переутомление, болезнь и сон водителей за рулем, выпуск в движение неисправных автомашин, нарушение пешеходами и пассажирами правил уличного движения, плохое состояние дорог, конструктивно-заводские дефекты автомашин и другие.

¹ Принцип действия портативного алколюскопа аналогичен методу индикаторных трубок Мохова Л. А. и Шинкаренко И. П., используемых в СССР в лабораторных условиях.

Исходными при расследовании автотранспортных происшествий являются нормы уголовного закона, определяющие состав автотранспортных преступлений. В связи с этим в диссертации дается уголовно-правовой анализ автотранспортных преступлений (ст. ст. 211, 212, 213 УК РСФСР, а также ст. 467 абзац II и III УК РНР и ст. ст. 20 по 30 Декрета 418/1958, действующего в РНР).

Автор критически анализирует элементы состава автотранспортного преступления и вопросы квалификации.

В диссертации подробно рассматриваются вопросы объективной стороны автотранспортного преступления (действие или бездействие, причинная связь между фактом нарушения и наступившими последствиями). Поскольку ст. 211 УК РСФСР является бланкетной нормой в описании признаков преступного действия или бездействия, для установления факта, имело ли место нарушение правил безопасности движения, необходимо обращаться к соответствующим нормативным актам (Правила уличного движения, Правила техники безопасности, Правила по охране автомобильных дорог и дорожных сооружений и т. д.).

При рассмотрении вопросов, связанных с субъективной стороной преступления, автор считает спорной точку зрения о разграничении психического отношения водителя к факту самого нарушения и наступившим последствиям. Психическое отношение водителя к факту нарушения правил при отсутствии вредных последствий не имеет значения для уголовно-правовой квалификации. Для квалификации по ст. ст. 211, 212 и 213 УК РСФСР необходимо установить психическое отношение виновного только к наступившим последствиям.

При определении возможности предвидения наступления вредных последствий необходимо учесть тот период, в течение которого водитель имел возможность своими действиями предотвратить их.

Диссертант рассматривает и другие вопросы квалификации автотранспортных преступлений.

Расследование автотранспортных преступлений характеризуется следующими общими чертами:

1. Необходимостью использования помощи специалистов. Это вызвано тем, что в автопроисшествиях всегда участвует хотя бы одна сложная по конструкции и эксплуатации автомашина. Следовательно нуждается в консультациях и экспертизах для выяснения существенных обстоятельств расследуемого дела. Помощь специалиста является условием полного и безошибочного выяснения интересующих следствие обстоятельств.

Следователь также должен обладать определёнными техническими знаниями, иначе он не сможет должным образом оценить заключения экспертов.

2. Необходимостью тесной связи следственных и оперативно-розыскных органов. Водитель, благодаря автотранспорту, в ряде случаев имеет возможность быстро скрыться с места происшествия. Поэтому следователь должен поддерживать тесную связь с работниками милиции, регулирующими движение, в целях розыска и задержания скрывшегося водителя и автомашины. Отсутствие такой связи отрицательно сказывается на всем процессе расследования.

3. Относительной сложностью оценки показаний очевидцев вследствие особенности восприятия автотранспортных происшествий, которые происходят неожиданно для всех его участников. Будучи неподготовленными к такому внезапному наблюдению, участники автопроисшествия воспринимают существенные обстоятельства происшедшего неполно. Пробелы восприятия отрицательно влияют на запоминание и последующее воспроизведение обстоятельств при допросах. Восприятие случившегося связано с оценкой расстояния и взаимного положения движущихся объектов. Поэтому даже в добросовестных показаниях очевидцев имеется много противоречий, особенно по отношению к восприятию скорости, расположению транспортных средств, поведению потерпевшего и т. д. Интерес, профессия, внимание, темперамент и другие факторы различным образом влияют на восприятие. Из числа очевидцев-свидетелей наиболее ценные показания дают те лица, деятельность или интерес которых связаны с автомашинами, а также лица, которые наблюдали хотя бы маленькие отрезки самой картины автопроисшествия. Отсюда вытекает необходимость тщательной оценки показаний очевидцев и сопоставление их с другими доказательствами.

4. Особыми условиями осмотра места автотранспортного происшествия. Следователь должен осмотреть место происшествия в наиболее короткий отрезок времени, так как движение по дорогам и улицам может видоизменить или уничтожить следы преступления. Кроме этого место преступления не может долгое время сохраняться в неизменном виде, так как аварийный транспорт мешает движению. Поскольку с момента автопроисшествия и до прибытия следователя все-таки проходит определенное время, следователь должен позаботиться о сохранности обстановки, принимая необходимые для этого меры при помощи органов милиции.

В первой главе рассматриваются также вопросы, связанные с планированием расследования автотранспортных происшествий. Планирование организует и дисциплинирует следователя. Оно является средством выполнения задач следст-

вия с наименьшими затратами сил, а также средством самоконтроля и контроля за работой следователя.

Важным элементом планирования является разработка и проверка следственных версий. В диссертации рассматривается роль следственных версий при проведении осмотра места автотранспортного происшествия, при допросе и экспертизе, а также освещается роль научных положений криминалистики и логики в построении и проверке следственных версий, в особенности роль индукции, дедукции, анализа, синтеза и аналогии.

Вторая глава диссертации посвящена, главным образом, осмотру места автотранспортного происшествия. При определении понятия осмотра места автотранспортного происшествия автор отправляется от общего учения об осмотре места происшествия, разработанного советскими криминалистами¹.

Судебно-следственный осмотр места автотранспортного происшествия есть процессуальное действие, заключающееся в непосредственном восприятии, исследовании и фиксации органами расследования или судом обстановки места происшествия, а также в обнаружении, фиксации и изъятии следов и других вещественных доказательств для установления фактов, имеющих доказательственное значение по делу.

Когда осмотр места автотранспортного происшествия производится составом суда, судебное заседание продолжается на месте по обычным правилам.

В некоторых случаях возникает необходимость в проведении повторного осмотра места автотранспортного происшествия. Эти случаи следующие: а) когда первый осмотр был произведен в неблагоприятных условиях; б) когда первый осмотр был произведен недоброкачественно или лицом неквалифицированным; в) когда обстановка происшествия указывает на то, что при осмотре должны были быть найдены определенные следы, которые при первом осмотре не были обнаружены; г) в целях проверки возникших новых версий.

В числе вопросов тактики осмотра места автотранспортного происшествия в диссертации рассматриваются: стадии осмотра (общий и детальный), осмотр проезжей части дороги, обочин и кюветов, осмотр следов шин автомашин (в особенности осмотр следов торможения), определение некоторых наиболее важных элементов механизма автотранспортного происшествия, в частности, скорости и направления движения автомашины.

¹ См., в частности, работы А. Н. Васильева и других. «Осмотр места происшествия». ВНИИК Прокуратуры СССР. Москва, 1960, а также работу Н. В. Терзиева, «Некоторые вопросы следственного осмотра места преступления», М., 1955.

На основании проведенных экспериментов автор предлагает новые способы определения скорости и направления движения автомашины (по признаку интенсивности и угла разбрызгивания). В диссертации дается также ряд рекомендаций, касающихся изучения следа торможения. Автор рекомендует разграничить в следе протекторов шин три зоны, а именно: зона вращения, переходная зона и зона торможения. Для определения скорости автомашины необходимо учитывать зону торможения и переходную зону.

В целях облегчения определения скорости движения автомашин и мотоциклов автор рекомендует соответствующие графики, приведенные в приложении № 4 к диссертации.

В диссертации приводятся некоторые технические данные, относящиеся к размерам и обозначениям автомобильных шин, ряд математических сведений и коэффициентов, необходимых для простейших расчетов при производстве осмотра места происшествия.

В главе второй освещаются и вопросы, связанные с криминалистическим значением других следов (следы удара, следы нефтяных продуктов, следы крови и т. д.). На основании анализа практики органов Прокуратуры, экспертных учреждений и судов СССР и Румынской Народной Республики дается ряд тактических рекомендаций для следственных работников в связи с доказательственным значением различных следов.

При рассмотрении вопроса о фиксации результатов осмотра места автотранспортного происшествия обращается внимание на особенности фотографирования, составления протоколов осмотра и планов места происшествия. Автор анализирует также наиболее частые ошибки, допускаемые при составлении протокола осмотра в практике следственной работы, как: превращение протокола осмотра места происшествия в протокол допроса свидетелей, потерпевших и обвиняемого, включение в протокол осмотра оценки (вывод) следователя относительно описываемого факта, составление протокола осмотра не по данным осмотра обстановки следователем лично, а по сообщениям работников милиции и т. д.

В диссертации содержатся некоторые рекомендации, направленные на более успешное разрешение задач фотографирования места автотранспортного происшествия. Обращается внимание на фиксацию поля видимости участников происшествия, правильный выбор точки съемки и другие условия фотографирования. Рассматриваются особенности ориентирующей, обзорной, узловой и детальной съемок по делам об автотранспортных происшествиях.

Специфическая особенность обзорного фотографирования проезжей части дороги, особенно когда следы торможения, столкновения и опрокидывания находятся за пределами проезжей части дороги, состоит в том, что эти следы не всегда

четко отображаются на фотоснимках. На дорогах трудно отличить следы торможения участвовавшего и не участвовавшего в автопроисшествии транспорта. В целях улучшения методики фиксации следов автотранспорта был применен в практике ОРУДа г. Москвы способ фотографирования с применением специальных цифровых таблиц. На полученных таким образом фотоснимках можно определить взаимоположение и расстояние между предметами.

Автор обращает внимание на вопросы оценки доказательственного значения фотографических снимков в зависимости от условий их изготовления и процессуального оформления. Для подтверждения выводов автором приводятся соответствующие фотографии, отражающие различную видимость в зависимости от времени года, поля зрения объектива фотоаппарата, указываются приемы индивидуализации фотографических снимков. В работе уделяется также внимание вопросам составления схем и планов, фиксирующих обстоятельства автотранспортных происшествий, вопросам правильного определения вертикального и горизонтального угла дорог и т. д.

Во второй главе рассматривается преследование и розыск автомашины и водителя, розыск автомашины по оставленным ею следам, проверка автохозяйств.

В связи с розыском скрывшейся автомашины автор рассматривает методику определения типа и марки автомашины по оставленным ею следам. Технические характеристики шин различных моделей для автомашин и мотоциклов систематизированы автором в 1, 2 и 3 приложениях к диссертации.

Третья глава посвящена тактике допроса и следственного эксперимента. При допросе свидетелей по делам данной категории следует учитывать специфические особенности процесса восприятия, запоминания и воспроизведения отдельных фактов. Необходимо выяснять обстоятельства, способствующие восприятию, с учетом личных данных конкретного свидетеля.

Для уточнения некоторых обстоятельств, содержащихся в показаниях свидетелей, особенно в отношении скорости, взаимного расположения транспортных средств и потерпевших, места, с которого наблюдалось событие, и т. д., рекомендуется проводить допрос на месте происшествия. Этот прием облегчает воспроизведение существенных деталей, восприятие и запоминание которых ассоциируется у допрашиваемого с обстановкой места происшествия.

В целях создания наилучших условий воспроизведения очевидцами существенных обстоятельств автопроисшествия и их фиксации автор рекомендует использовать метод макетирования. Допрашиваемый получает возможность на макете воспроизвести вещественную обстановку, воспринятую им на месте происшествия. Фотографические снимки-макеты, отра-

жающие воспроизведенную очевидцем обстановку, могут быть приложены к протоколу допроса в качестве иллюстраций.

При проведении опроса очевидцев на месте происшествия (до возбуждения уголовного дела) автор рекомендует использовать в оперативных целях записи на магнитофоне, которые облегчают проведение последующих допросов, помогают правильно разрабатывать следственные версии.

В настоящее время вопрос о доказательственном значении магнитофонных записей является спорным. Признание магнитофонных записей в качестве самостоятельного источника получения доказательств связано с разработкой вопроса об обеспечении подлинности магнитофонных записей и правильного их воспроизведения.

При допросе обвиняемого, являющегося лицом особенно заинтересованным в благополучном исходе дела для себя, следует соблюдать особую тактику. В диссертации указываются некоторые тактические приемы получения правдивых показаний от обвиняемого и их проверки. Обращено также внимание на тактические вопросы допроса потерпевших.

Следственный эксперимент нельзя рассматривать только как средство «проверки» и «уточнения» данных, имеющих значение для дела, как это указывается в ст. 183 УПК РСФСР. Он является также самостоятельным следственным действием, а значит протокол проведения следственного эксперимента является источником получения новых доказательств.

По делам данной категории могут проводиться различные виды следственного эксперимента: эксперименты для установления возможности восприятия какого-нибудь явления или факта, установления возможности совершения определенного действия, установления механизма автопроисшествия.

С помощью следственного эксперимента можно определить, что из двух противоречащих друг другу фактов один является истинным, а другой ложным, что оба они являются ложными, либо оба истинными, но в различных условиях.

При проведении некоторых следственных экспериментов рекомендуется привлекать соответствующих специалистов, которые помогут следователю более полно проводить эксперименты.

Глава четвертая диссертации посвящена автотехнической, трасологической, судебно-медицинской и иным видам экспертиз.

Автотехническая экспертиза определяется как совокупность специальных автотехнических исследований, проведенных компетентным лицом по поручению органов расследования или суда, в целях установления технических данных, скорости автомашин и других обстоятельств, важных для рассле-

дования конкретного дела. Организация автотехнической экспертизы в научно-исследовательских институтах и лабораториях судебной экспертизы способствовала улучшению расследования и судебному рассмотрению дел об автотранспортных преступлениях.

Органы расследования ставят перед автотехнической экспертизой ряд вопросов, касающихся устройства автомашин и их технического состояния, а также вопросы, связанные с механизмом автотранспортного происшествия и касающиеся технических правил безопасности движения.

В диссертации подробно рассматриваются вопросы производства автотехнической экспертизы, изучения экспертом материалов дела, сопоставления исходных данных следственного дела и данных технических наук.

Большое значение приобретает вопрос об оценке следователем заключения автотехнической экспертизы, в особенности при решении вопроса о наличии у водителя технической возможности предотвратить наезд. Некоторые следователи склонны понимать под отсутствием технической возможности предотвратить наезд отсутствие вины водителя. Такое понимание заключения автотехнической экспертизы может привести к ошибкам. Техническая невозможность предотвращения наезда может возникать в результате неправильных действий самого водителя. Поэтому, как справедливо указывает Б. Л. Зотов, «...не во всех случаях отсутствие у водителя технической возможности избежать наезд означает отсутствие вины водителя»¹.

Ряд важных обстоятельств автотранспортного происшествия можно установить посредством трасологической экспертизы (тип и модель шины автомашины, механизм автопроисшествия, восстановление целого по его частям и т. д.).

Качество трасологической экспертизы зависит во многом от того, насколько правильно следователем были зафиксированы и изъяты следы и другие доказательства, обнаруженные на месте происшествия. Трасологическая экспертиза, проведенная на самом высоком научном уровне, теряет всякое доказательственное значение, если при осмотре следователь неправильно зафиксировал взаимное расположение следов, число и место их обнаружения и т. д. Эти нарушения впоследствии не могут быть восполнены никакими следственными действиями, не могут быть выяснены проведением трасологической экспертизы.

Трасологическим идентификационным исследованием устанавливается связь определенного лица или предмета с собы-

¹ Б. Л. Зотов. «Автотехническая экспертиза при расследовании автодорожных происшествий». Вопросы криминалистики № 4, Москва, 1962, стр. 113.

тием преступления¹. Установление этой связи невозможно без промежуточных звеньев (групповой идентификации), с помощью которых эксперт сужает круг разыскиваемых и исследуемых объектов. Групповая идентификация по этим делам особенно необходима потому, что эксперту приходится сталкиваться со многими предметами серийного производства. Доказательственное значение групповой идентификации зависит от объема экземпляров установленной группы.

Для сужения круга объектов при групповой идентификации могут быть использованы групповые признаки и их различные сочетания, в частности:

1. Сочетание на одной и той же автомашине разных по рисунку, но одинаковых по размерам шин.

2. Степень изношенности различных колес автомашин.

3. Разница в эффекте торможения колес, «однородность или неоднородность вещества, обнаруженного на протекторах автомашин, с веществом, изъятым с места происшествия, и т. д.

Оценка некоторых общих признаков должна осуществляться с учетом возможного их изменения во времени под влиянием различных причин (разница в эффекте торможения может быть устранена путем регулирования, степень изношенности шин усиливается в процессе эксплуатации и т. д.).

Для оценки частоты встречаемости установленной совокупности признаков могут быть применены математические методы теории вероятностей.

При исследовании следов шин протекторов с места происшествия по ряду причин очень редко могут быть обнаружены индивидуальные признаки. Поэтому во избежание ошибок эксперт обычно ограничивается групповой идентификацией. В связи с этим максимальная индивидуализация разыскиваемых автомашин методами групповой идентификации приобретает особое значение.

В диссертации рассматриваются возможности трасологической экспертизы при идентификации целого по его частям, анализируется практика трасологических экспертиз.

Метод идентификации целого по его частям является надежным средством установления разыскиваемого объекта. Он находит особо широкое применение при исследовании стекла фарных рассеивателей, исследовании железных и деревянных обломанных частей автомашины и т. д.

Когда при расследовании автотранспортных преступлений необходимы знания медицинского эксперта, следователь прибегает к его помощи. Судебно-медицинская экспертиза назначается в целях установления причины смерти потерпевших,

¹ В. Я. Колдин. «Идентификация при производстве криминалистических экспертиз», Москва, 1957, стр. 7—8.

определения характера, времени наступления и тяжести телесных повреждений и определения физических недостатков отдельных лиц.

Для установления состояния и степени опьянения участников автопроисшествия назначается медицинское освидетельствование.

В диссертации рассматриваются условия правовой оценки выводов судебно-медицинской экспертизы и медицинского освидетельствования, дается анализ качественных и количественных методов исследования на предмет алкогольного опьянения.

Особое внимание уделяется вопросам учета времени принятия алкоголя, соблюдения правил стерилизации приборов, шприцев, соблюдения правил взятия проб крови, мочи и слюны. Путем анализа следственной практики показывается, какое отрицательное влияние оказывает на расследование нарушение правил взятия, сохранности и исследования проб крови.

При расследовании ряда автотранспортных преступлений также могут быть применены биологические, химические, геологические, ботанические, зооветеринарные, бухгалтерские и другие виды экспертиз.

В пятой главе рассматриваются вопросы, связанные с работой следователя по предупреждению автотранспортных преступлений. Успех борьбы за обеспечение безопасности движения не может быть достигнут только проведением доброкачественного следствия и правильным судебным рассмотрением дел об автотранспортных преступлениях. Органы прокуратуры, суд, милиция, с одной стороны, и транспортные организации, с другой, должны систематически проводить профилактическую работу.

В диссертации анализируется опыт правильной организации профилактической работы в отдельных автохозяйствах, как в СССР, так и в Румынской Народной Республике. На конкретных примерах показывается роль своевременно проведенной профилактической работы в деле ликвидации аварийности.

Профилактическими мероприятиями, которые связаны с расследуемыми делами, являются:

а) возбуждение уголовного дела по отношению ко всем лицам, виновным в совершении автотранспортных преступлений;

б) организация при содействии народного суда выездных сессий;

в) ходатайство перед народным судом о лишении водительских прав отдельных водителей;

г) присутствие прокурора или следователя на собраниях рабочих и служащих при решении вопроса о взятии нарушителя на поруки;

д) представление прокурора о плохом состоянии трудовой дисциплины в конкретном автохозяйстве;

е) выступления прокурора по радио, телевидению, в печати, контроль за работой товарищеских судов и другие.

Кроме того, актуальной задачей органов, ведущих борьбу с автотранспортными преступлениями, является проведение мероприятий, хотя и не связанных с конкретными расследуемыми делами, однако имеющими общий предупредительный характер. К числу таких мероприятий относятся: содействие пропаганде правил уличного движения среди пешеходов, улучшение регулирования движения, применение административных санкций против водителей и пешеходов, нарушивших правила уличного движения, улучшение состояния дорог и автотранспортных средств и т. д.

В пятой главе уделяется внимание и ряду технических вопросов предупредительного характера, вопросам усовершенствования различной аппаратуры, используемой транспортными организациями, некоторым перспективным задачам профилактической работы технического порядка.

В диссертации указывается на положительное влияние некоторых технических новинок по обеспечению безопасности движения (применение кибернетических автоматов, различных технических приборов для измерения скорости и пропускной способности улиц, аппаратов для проверки светотехнических параметров автомобильных фар и т. д.).

К диссертации прилагаются:

1. Некоторые технические данные автомобильных шин, производимых в СССР. (Приложение № 1).

2. Технические данные некоторых наиболее распространенных мотоциклетных шин. (Приложение № 2).

3. Данные о величине колеи и размерах шин различных марок автомашин. (Приложение № 3).

4. Графики определения скорости движения и полного остановочного пути автомашин. График движения пешеходов. (Приложение № 4).

* *
*

По теме диссертации автором опубликована статья: «Об автотехнической экспертизе». Журнал «Новая Юстиция» № 5, 1961 г. Бухарест. (на румынском языке).

Л 125572 11/XII 1962 г.

Объем 1 п. л.

Зак. 2385, тир. 200

Типография Московского института радиозлектроники и горной электромеханики.
Ленинский проспект, 6.