

ВСЕСОЮЗНЫЙ ИНСТИТУТ ПО ИЗУЧЕНИЮ ПРИЧИН
И РАЗРАБОТКЕ МЕР ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ ПРЕСТУПНОСТИ

На правах рукописи

М. З. ЭФЕНДИЕВ

**ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ УЧРЕЖДЕНИЙ
СУДЕБНОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ ПО
ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ ДОРОЖНО-
ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ**

(по материалам Дагестанской АССР)

Автореферат
диссертации на соискание ученой степени
кандидата юридических наук

ЦК КПСС, Президиум Верховного Совета СССР и Совет Министров СССР в развитии основных положений Программы КПСС в своих решениях, направленных на усиление борьбы с преступностью, отмечают, что задача искоренения преступности и причин ее порождающих, является всенародным делом. Борьба с преступностью в нашей стране дело не только органов охраны общественного порядка, прокуратуры, суда, но и всей советской общественности. Естественна в этой связи активизация деятельности научных юридических учреждений, особенно в области изучения причин и условий преступности и разработки мер по ее предупреждению. В связи с этим в последние годы научно-исследовательские институты и лаборатории судебной экспертизы, наряду с проведением экспертиз на основе специальных знаний, оказывают органам правосудия помощь в установлении причин и условий, способствующих совершению преступления и разработке некоторых профилактических рекомендаций. Наиболее существенную помощь в профилактической деятельности оказывают сотрудники отделов и групп по производству дорожно-транспортной экспертизы, которыми за время их существования накоплен определенный опыт. Между тем, методы и средства, которыми располагают сотрудники экспертных учреждений в области профилактики дорожно-транспортных происшествий, еще не обобщены на должном теоретическом уровне. Изложенные обстоятельства обусловили выбор темы настоящего исследования и объем вопросов, рассматриваемых в диссертации.

Диссертантом использованы юридическая и техническая литература, ведомственные акты, практика Верховных судов СССР, РСФСР и Дагестанской АССР по вопросам дорожно-транспортных происшествий. Изучена и проанализирована следственная и экспертная практика Дагестанской АССР за последние 5 лет по делам указанной категории. Использован личный опыт следственной и экспертной работы.

Диссертация состоит из введения и трех глав.

В первой главе диссертации дано понятие дорожно-транспортного происшествия, проанализировано состояние аварийности в Дагестане, рассмотрены виды автопроисшествий и их причины.

На основе критического анализа действующих Правил учета дорожно-транспортных происшествий, утвержденных Постановлением Совета Министров РСФСР № 840 от 6 июля 1964 г., автор счи-

тает, что под дорожно-транспортным происшествием следует понимать событие, происшедшее с автотранспортом в процессе его эксплуатации, явившееся результатом нарушения правил безопасности движения и иных неправильных действий со стороны водителя и других лиц, повлекшее за собой ранение, смерть людей или причинение материального ущерба.

В диссертации высказывается мнение о необходимости включения в официальную отчетность государственной автоинспекции всех фактов дорожно-транспортных происшествий независимо от тяжести последствий и места их возникновения. Общественная опасность автопроисшествия остается при отсутствии вредных последствий и не зависит от того, где оно произошло.

Положение с аварийностью в Дагестане вызывает вполне обоснованную тревогу, так как в течение последних пяти лет число автопроисшествий увеличилось на 24%. Особая общественная опасность дорожно-транспортных происшествий для Дагестана объясняется тем, что, во-первых, автомобильный транспорт в республике является основным средством народно-хозяйственных перевозок и, во-вторых, аварии в условиях горной местности, как правило, приводят к тяжким последствиям. Наибольшее распространение в Дагестане имеют: наезды на пешеходов — 30,6%, столкновение транспортных средств — 25,2% и опрокидывание — 32,4%.

Рассмотрев существующую классификацию автопроисшествий, диссертант отстаивает мнение о необходимости сохранения действующей классификации с добавлением двух видов, предложенных Б. Л. Зотовым, — «наезд на гужевой транспорт» и «возникновение пожара»¹.

Дорожно-транспортное происшествие, как и любое иное преступление, имеет своим непосредственным источником субъективный волевой акт. Однако единственно волевой акт нельзя рассматривать как непосредственную причину преступления вообще и дорожно-транспортного, в частности, поскольку он также является результатом взаимодействия целой цепочки причин и следствий. Поэтому при определении причин дорожно-транспортных происшествий необходимо выделить из всей совокупности причин и следствий те основные причины, которые одновременно отвечали бы двум требованиям: а) были характерны для целого ряда автопроисшествий; б) позволяли установить непосредственные причины в рамках уголовного дела путем следственных действий, предусмотренных уголовно-процессуальным законодательством.

В общем виде указанным требованиям отвечают непосредственные причины, предусмотренные Правилами учета дорожно-транспортных происшествий, которые могут быть распределены на следующие группы:

1. Неправильные действия водителей транспортных средств.

¹ См. Б. Л. Зотов. Анализ причин автодорожных происшествий. Методика криминалистической экспертизы. Сб. 4, М., 1962 г., стр. 162.

2. Неправильные действия должностных лиц, имеющих отношение к ремонту, техническому обслуживанию транспорта.

3. Технические неисправности автотранспорта.

4. Неудовлетворительное состояние дорог.

5. Неправильные действия пострадавшего.

В большинстве случаев дорожно-транспортное происшествие вызывается совокупностью причин, встречающихся в различном их сочетании. Основываясь на конкретных примерах из практики и анализе соответствующих норм УПК РСФСР, диссертант считает, что между понятиями причины автопроисшествия и условиями, способствующими ему, существуют определенные различия, разделяя по данному вопросу аналогичную точку зрения ряда юристов. По делам о дорожно-транспортных происшествиях вопрос о причинах и условиях приобретает особую значимость, поскольку многие практические работники не различают эти понятия, ограничиваются только установлением непосредственных причин.

На взаимодействие причины и следствия влияют различные обстоятельства, совокупность которых мы именуем условием. В зависимости от их характера эти условия могут способствовать либо возникновению дорожно-транспортного происшествия, либо наступлению тяжких последствий. Например, стоянка автомобиля на проезжей части дороги в темное время суток без сигнального освещения, отсутствие предупредительных знаков на опасных участках дороги, различные технические неисправности автотранспорта в определенной ситуации могут оказаться условиями, способствующими возникновению автопроисшествия. Такие нарушения, как перевозка пассажиров в необорудованном автомобиле, при возникновении аварии способствуют наступлению тяжких вредных последствий.

Следовательно, правильное понимание и глубокое изучение непосредственных причин и способствующих условий весьма важно для разработки эффективных мер предупреждения автопроисшествий. Отказ от разграничения причин и условий приводит к тому, что ряд обстоятельств, от которых зависит безопасность движения, не учитывается, не изучается, вследствие чего они не устраняются и продолжают действовать, а виновные не привлекаются к ответственности.

На основе такого понимания указанных факторов и их значения для предупреждения дорожно-транспортных происшествий выдвигается предложение о необходимости соответствующего изменения порядка учета автопроисшествий и отчетности госавтоинспекции с тем, чтобы непосредственные причины и условия, способствующие возникновению автопроисшествия или наступлению вредных последствий, показывались раздельно.

Дорожно-транспортные происшествия в Дагестане вызываются следующими причинами:

1. Неправильные действия водителя транспорта — 67,6%

2. Неправильные действия пострадавших — 18,4%

3. Технические неисправности автотранспорта — 11,2%
4. Неблагоприятные дорожные условия — 2,8%

Результаты изучения уголовных дел за последние три года свидетельствуют, что наезды на пешеходов являются преимущественно результатом неправильного поведения пешеходов, причем 48% потерпевших — это дети до 12 лет, тогда как численный состав этой возрастной группы населения составляет 26,9%. В диссертации показана специфика дорожных условий в высокогорной местности и влияние этого обстоятельства на безопасность движения. На основе изучения причин аварийности в Дагестане автор рекомендует ряд мероприятий, которые могут способствовать предупреждению дорожно-транспортных происшествий.

Причины и условия автопроисшествий устанавливаются различными ведомствами: госавтоинспекцией — в соответствии с типовым положением о ней; органами следствия и суда — согласно требованиям закона; администрацией автотранспортных хозяйств — согласно ведомственным положениям; учреждениями судебной автотехнической экспертизы — на основании заданий судебных и следственных органов. Различие правовых основ, на которых зиждется деятельность перечисленных ведомств, а также их функций предопределяет методы, посредством которых выясняются эти причины и условия. Дорожно-транспортное происшествие выражается обычно в виде определенных последствий, выяснение причины которых, а также установление всех причастных к нему лиц нередко представляют определенные трудности. В диссертации подчеркивается, что только судебно-следственные органы, при помощи автотехнической экспертизы, в результате расследования и судебного рассмотрения дел устанавливают объективные причины и условия дорожно-транспортных происшествий. На основании этого предлагается причины автопроисшествий, устанавливаемые в стадии ведомственного расследования, подвергать затем корректированию с учетом окончательного результата рассмотрения дел. Такая мера будет способствовать наиболее объективному отражению главных показателей дорожно-транспортных происшествий и позволит наметить действенные и дифференцированные предупредительные мероприятия.

Вторая глава диссертации посвящена осмотру места дорожно-транспортного происшествия и судебной экспертизе. Следственный осмотр места автопроисшествия является обязательным и неотложным действием, ибо без него невозможно выяснить сущность события, его причины, получить исходные данные, необходимые для проведения экспертизы. Задачами осмотра места автопроисшествия являются: изучение обстановки; обнаружение следов; получение данных для розыска скрывшейся автомашины; фиксация результатов осмотра и изъятие вещественных доказательств.

На первом этапе задачей следователя является общее ознакомление с обстановкой места автопроисшествия, без какого бы то ни было ее изменения. Необходимо выяснить наименование места происшествия и дать его полную характеристику, установив, в част-

ности, атмосферные условия, освещение, видимость, наличие дорожных знаков, интенсивность движения, транспортные средства, участвовавшие в автопроисшествии. В этой стадии, именуемой статической, допустимы лишь фотографирование и действия, направленные на изъятие таких следов, которые в силу своих особенностей могут исчезнуть. Следует зафиксировать места нахождения пострадавшего и транспортного средства, а также определить непосредственное место происшествия (наезд, столкновение и т. д.), которое может не совпадать ни с местом нахождения пострадавшего, ни с местом нахождения транспортного средства.

Покрытие горных дорог в условиях Дагестана иногда даже на протяжении небольших участков имеет различный характер. Например, грунтовая дорога при выходе на оголенные скальные участки сменяется каменной, а проходя по руслу потока — галечной. Каждый из этих участков дает различный коэффициент торможения, что и определяет допустимую величину скорости движения, являющейся безопасной на данном участке. При осмотре необходимо учитывать указанные особенности. Наибольшее внимание должно быть уделено отысканию следов направления движения, торможения транспортных средств, точки непосредственного наезда, столкновения или опрокидывания. Особый упор должен быть сделан на правильное выяснение следов, характеризующих движение автомобиля, что позволит определить поведение водителя перед автопроисшествием.

Следы от деталей транспорта в виде царапин, вмятин, борозд, наслоений, образующиеся на придорожных камнях, скалах, деревьях и других предметах, окружающих дорогу, на поверхности проезжей части и обочин, откосах придорожных канав, могут способствовать установлению механизма происшествия, а иногда и причины события.

Главная задача при осмотре аварийного автомобиля состоит в проверке наличия на нем следов, связанных с событием автопроисшествия, в определении технического состояния основных механизмов тормозной системы, рулевого управления, ходовой части. В связи с этим в диссертации излагаются методы проверки указанных механизмов автомобиля и научно-технические средства, применяемые при осмотре.

В процессе расследования дел о дорожно-транспортных происшествиях перед следователем возникают различные вопросы из области правил безопасности движения, технического обслуживания и эксплуатации автотранспорта. Существенную помощь в разрешении этих вопросов, представляющих специальную отрасль неправовых знаний, могут оказать специалисты автодела. В этой связи в диссертации рассмотрены важнейшие вопросы, относящиеся к процессуальному положению и деятельности специалиста.

Специалист — это сведущее лицо, обладающее специальными знаниями, опытом практической работы, обязанное по требованию судебно-следственных органов оказать им необходимую помощь.

Несмотря на внешнее сходство, процессуальное положение специалиста и эксперта различно. Основное различие состоит в том, что деятельность эксперта является исследовательской, самостоятельной, его заключение обязательно должно фигурировать в деле. Специалист же осуществляет свои функции под руководством и при непосредственном участии следователя, а его информация носит лишь консультативный характер.

Согласно закону специалист имеет определенные права. Однако, по мнению диссертанта, они должны быть расширены. Специалисту следует предоставить право:

- иметь ясное представление о целях вызова и работе, которую он должен выполнить как специалист;
- знакомиться с обстоятельствами дела в объеме, необходимом для осуществления его функций;
- обжаловать действия следователя в порядке, предусмотренном ст. ст. 218—220 УПК РСФСР.

Обязанности специалиста могут быть дополнены необходимостью заявить самоотвод при наличии к этому законных оснований.

По делам о дорожно-транспортных происшествиях специалисты могут участвовать в осмотре, при производстве следственного эксперимента, допросах. Кроме того, специалист может принять участие в обсуждении факта автопроисшествия в коллективе по месту работы нарушителя безопасности движения, проверке технического состояния автомобиля. Специалист может оказать помощь в разработке профилактических мероприятий, направленных на предупреждение автопроисшествий.

В диссертации обсуждается вопрос о целесообразности привлечения в качестве эксперта лица, ранее выполнявшего по этому же делу обязанности специалиста и о соответствующем изменении законодательства.

Деятельность следователя и суда по установлению всех элементов состава преступления направлена на достоверное выяснение существенных обстоятельств дела. Процесс установления этих обстоятельств по уголовным делам представляет значительную сложность. В частности, этот процесс включает в себя и решение специальных вопросов посредством проведения соответствующих экспертиз. Судебная экспертиза — это осуществляемое в процессуальной форме исследование вещественных доказательств, обстоятельств дела, производимое специалистами различных отраслей науки, техники по заданию судебно-следственных органов и завершающееся составлением заключения. Специфической чертой судебной экспертизы является исключительно научный характер положений, закономерностей, используемых экспертом в процессе своей деятельности.

В соответствии со своей компетенцией судебная автотехническая экспертиза представляет следователю, суду заключение, в котором освещаются различные обстоятельства, технические причины и условия, способствовавшие возникновению автопроисшествия. Кро-

ме этого, эксперт вправе предложить научно обоснованные профилактические мероприятия, направленные на предупреждение аварийности.

Рассматривая вопрос о компетенции экспертов, диссертант считает, что в это понятие входит как степень подготовленности специалиста, привлекаемого для проведения экспертизы, так и определенный круг решаемых им вопросов.

К производству судебной автотехнической экспертизы в настоящее время привлекаются три категории специалистов.

1. Эксперты-профессионалы, состоящие в штате научно-исследовательских лабораторий (институтов) судебной экспертизы.

2. Нештатные сотрудники экспертных учреждений, совмещающие экспертную практику со своей основной работой.

3. Специалисты, эпизодически выполняющие экспертизы по поручению судебных или следственных органов.

Действующее уголовно-процессуальное законодательство не предусматривает каких-либо различий в привлечении к проведению экспертиз штатных и нештатных специалистов. Однако лучшая научно-методическая подготовка и большой стаж у штатных экспертов в области исследований способствует получению от них заключений более высокого качества. По этим причинам представляется целесообразным закрепить в законе предпочтительность привлечения к выполнению экспертиз штатных специалистов.

По примеру некоторых европейских социалистических стран полезно ввести учет аттестованных нештатных экспертов и сообщать их списки судебным-следственным органам, поскольку такая мера облегчит привлечение специалистов, как для участия в производстве различных следственных действий, так и для проведения экспертиз.

На основе критического анализа судебной-следственной и экспертной практики в диссертации делается вывод, что нарушение экспертами границ их компетенции происходит, как правило, вследствие неправильной постановки перед ними вопросов, недостаточной подготовленности самих специалистов, ошибочных рекомендаций о компетенции автотехнической экспертизы, содержащихся в некоторых методических пособиях. Диссертант полагает, что устранение этого недостатка возможно при активизации всех форм учебно-методической работы.

Автор разделяет мнение тех ученых и практиков, которые относят к компетенции автотехнической экспертизы решение определенной группы вопросов, вытекающих из применения Правил движения по улицам городов, населенных пунктов и дорогам СССР, мотивируя это тем, что в ряде норм указанных Правил содержатся технические требования, уяснение которых невозможно без специальных познаний.

Современное состояние судебной автотехнической экспертизы в основном позволяет решать большинство вопросов, возникающих перед судебными-следственными органами, однако из-за несовершен-

ства некоторых методов исследования в отдельных случаях объективные данные, необходимые для обоснования заключения эксперта, не могут быть установлены.

Для решения вопросов о причинах и времени возникновения различных дефектов на деталях автомобиля используются автотехнические познания о конструктивных особенностях, условиях работы автотранспорта, сведения из металловедения, общая методика трасологических исследований и соответствующая аппаратура. Но перечисленные методы исследования являются недостаточными, поскольку не позволяют выяснить все стороны исследуемых обстоятельств.

Для выяснения причин поломки металлических деталей требуется комплекс физико-химических исследований. Для проверки возможности возникновения каких-либо явлений (разрыв резиновых трубопроводов, пропуск тормозной жидкости в системе, разъединение деталей рулевого управления в сочленениях, самопроизвольное свинчивание гайки и др.) необходим экспериментальный метод проверки с использованием соответствующих испытательных стендов, приборов, но таковых в учреждениях судебной экспертизы почти нет.

В некоторых случаях исследования приходится производить на месте происшествия. Иногда для этого требуется громоздкая аппаратура. Однако отсутствие специального автомобиля — передвижной автолаборатории — значительно ограничивает и здесь возможности судебной автотехнической экспертизы.

Успешная деятельность автотехнической экспертизы по предупреждению дорожно-транспортных происшествий немыслима без совершенствования методики экспертного исследования различных технических вопросов автопроисшествий. Только научно обоснованная методика экспертного исследования, основанная на достоверных исходных данных, может позволить установить действительные причины дорожно-транспортных происшествий и пути их предупреждения.

В третьей главе диссертации рассмотрены возможности судебно-экспертного учреждения в области предупреждения дорожно-транспортных происшествий. Причины дорожно-транспортных происшествий устанавливаются судебно-следственными органами на основе глубокого и всестороннего исследования всех доказательств, в том числе и на основании заключения эксперта. Специалисты экспертных учреждений, выполняя автотехнические экспертизы, подвергают исследованию детали, механизмы автотранспорта, обстоятельства автопроисшествий и, в пределах своей компетенции, устанавливают причины, вызывающие автопроисшествия. Такими причинами могут быть конструктивные недостатки, некачественное изготовление отдельных деталей автотранспорта, различные технические неисправности, неправильные приемы управления автомобилем. Специальные познания, опыт экспертной работы и техническая вооруженность позволяют эксперту выяснить такие обстоятельства,

которые могут остаться не замеченными работниками следствия и суда. Выяснение причин и условий, способствующих автопроисшествиям, на эксперта законом непосредственно не возложено. Однако диссертант считает, что профилактическая деятельность эксперта представляется необходимой, а правовые основы ее вытекают из анализа ст. ст. 68, 191 и 288 УПК РСФСР.

Статьи 191 и 288 УПК РСФСР предоставляют эксперту право указывать в заключении обстоятельства, имеющие значение для дела. Поскольку к таким обстоятельствам относятся причины и условия, следовательно, эксперт вправе выяснять их и обращать на них внимание в своем заключении. Тем самым, по мнению диссертанта, эксперт обретает процессуальное право на профилактическую деятельность.

Работа, направленная на устранение причин и условий, способствующих возникновению автопроисшествий, осуществляется сотрудником судебно-экспертного учреждения в различных стадиях его деятельности и в зависимости от этого различается его правовое положение. Наличие в УПК РСФСР конкретных норм, определяющих порядок производства экспертизы, содержание заключения эксперта, права и обязанности эксперта, придает этой деятельности процессуальный характер. Поскольку правовое обоснование профилактической деятельности эксперта вытекает из анализа тех же норм закона, эта деятельность в период выполнения экспертизы также носит процессуальный характер.

Изложенное означает, что работа эксперта профилактического характера возможна тогда, когда ему поручено проведение экспертизы. Однако ограничивать возможности эксперта по выявлению и устранению причин и условий, способствующих совершению автопроисшествий, только рамками процессуальной формы деятельности было бы несправедливым. Деятельность научно-исследовательских институтов и лабораторий судебной экспертизы многогранна. Кроме экспертиз в учреждениях судебной экспертизы проводится научно-исследовательская и учебно-методическая работа, в процессе которой также могут выполняться некоторые задачи, связанные с профилактикой преступлений. Следовательно, профилактическая деятельность экспертного учреждения практически осуществляется в процессуальной и непроцессуальной формах.

Названные формы профилактической деятельности, несмотря на их различие в правовом отношении, имеют как общие, так и отличительные признаки. Главной задачей в обоих случаях является необходимость выявить максимум организационно-технических причин и условий, способствующих автопроисшествиям, и разработать необходимые предупредительные мероприятия. Как в той, так и в другой форме деятельности могут быть использованы лишь материалы и объекты исследования, являющиеся предметом специальных познаний данного специалиста. Основное различие заключается в видах и методах осуществления профилактической деятельности, подробно излагаемых в диссертации.

Процессуальная форма профилактической деятельности эксперта осуществляется:

- а) в процессе производства экспертизы;
- б) при даче показаний во время допроса;
- в) во время участия в выполнении различных следственных действий (в качестве специалиста).

В перечисленных случаях эксперт устанавливает не все, а определенную группу причин и условий, имеющих организационно-технический характер, так как вся совокупность действовавших причин и условий субъективного и объективного характера устанавливается следователем. Вместе с тем, деятельность эксперта по установлению технических причин автопроисшествий не может ограничиваться решением вопросов, изложенных в постановлении о назначении экспертизы. Эксперт, согласно ст. 191 УПК РСФСР, должен проявить в этом инициативу в пределах своей компетенции.

Основными видами непроцессуальной профилактической деятельности эксперта диссертант считает:

1. Обобщение судебно-следственной и экспертной практики по делам о дорожно-транспортных происшествиях, которое может проводиться по трем направлениям:

- объектам экспертного исследования;
- отдельным видам экспертного исследования;
- территориальному или ведомственному признаку.

В свою очередь обобщение экспертной практики возможно как на основе материалов экспертных производств, так и на основе материалов уголовных дел. В последнем случае результаты обобщения окажутся более полными, разносторонними, позволяющими вскрыть максимум недостатков и выработать более обоснованные и реальные профилактические мероприятия.

2. Участие эксперта вместе со следователем в различных проверках, имеющих цель выявить недостатки в работе автохозяйства по предупреждению дорожно-транспортных происшествий.

3. Участие эксперта вместе со следователем в обсуждении фактов автопроисшествий по месту работы нарушителя.

4. Массово-разъяснительная работа (выступление в печати, по радио, телевидению, участие в работе совещаний и т. д.).

5. Специальные научные (экспериментальные и теоретические) исследования, конструирование приборов и разработка мер по ликвидации аварийности.

Завершающим этапом профилактической деятельности эксперта, независимо от формы ее осуществления, является разработка мероприятий, направленных на устранение выявленных причин дорожно-транспортных происшествий и условий, способствовавших их возникновению. Указанные мероприятия, по мнению диссертанта, должны отвечать следующим требованиям:

— вытекать из положений закона и основываться на последних достижениях естественно-технических наук;

— быть направленными на устранение максимального объема обстоятельств, способствующих возникновению дорожно-транспортных происшествий;

— быть экономически целесообразными с общегосударственных позиций. Меры по предупреждению определенных видов правонарушений, по устранению конкретных обстоятельств, способствующих автопроисшествиям, не должны отрицательно отражаться на других участках работы, приводить к значительным материальным затратам. Они не должны также ущемлять законных интересов и прав советских граждан.

Одним из основных положений, предусмотренных решениями ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета и Совета Министров СССР, направленными на усиление борьбы с преступностью, является создание широкого фронта борьбы с нарушениями общественного порядка силами всех государственных учреждений и общественных организаций. В свете этих требований в диссертации указывается на необходимость эффективной координации профилактической работы всех заинтересованных ведомств и излагаются основные формы взаимодействия сотрудников экспертных и других учреждений.

В диссертации подробно освещена методика изучения состояния аварийности по участковой системе, которая включает в себя следующие этапы:

а) подготовка к изучению состояния аварийности. Сюда относятся: согласование намеченных мероприятий с партийными и другими заинтересованными органами; составление плана работы; выбор исполнителей; определение необходимых сведений и методики их накопления; установление сроков выполнения работы, как в целом, так и по отдельным этапам;

б) изучение состояния дорожно-транспортных происшествий. Главной задачей этой стадии является накопление всех сведений — от незначительных нарушений безопасности движения до автопроисшествий, повлекших тяжелые последствия, сосредоточенных в органах суда, прокуратуры, охраны общественного порядка, автохозяйствах, и соответствующее их корректирование;

в) изучение причин дорожно-транспортных происшествий. В соответствии с пониманием причин автопроисшествий и условий, им способствующих, отмечается необходимость установления всей совокупности конкретных причин и условий субъективного и объективного характера по данным рассмотренных дел и иным материалам;

г) составление справки о результатах изучения, разработка профилактических мероприятий, их обсуждение и последующая реализация.

В диссертации приводится опыт изучения состояния аварийности

в нескольких городах республики, который, по мнению автора, заслуживает положительной оценки и распространения.

Последний раздел третьей главы посвящен вопросу оформления и реализации результатов профилактической работы эксперта. Диссертант считает, что сведения о выявленных причинах автопроисшествий и условиях, способствовавших их возникновению, как и все результаты экспертного исследования, должны быть процессуально оформлены в виде заключения. Рекомендации профилактического характера, не являющиеся фактическими данными, установленными в процессе экспертного исследования, и тем самым источником доказательств, каким является заключение эксперта, должны излагаться в самостоятельном документе и направляться органу, назначившему экспертизу.

Наряду с этим автор осуждает практику непосредственного обращения эксперта в учреждения, от которых зависит устранение обстоятельств, способствовавших автопроисшествиям, и направление им в этих целях соответствующих представлений, ибо это противоречит требованиям ст. ст. 24 и 139 УПК РСФСР. Признается правомерным направление писем профилактического характера совместно экспертом и следователем.

Результаты обобщения в профилактических целях экспертной и судебно-следственной практики излагаются обычно в виде справок, которые после обсуждения с заинтересованными органами подлежат направлению в учреждения и организации, от которых зависит принятие необходимых мер.

Под реализацией профилактических мероприятий следует понимать и другие способы доведения предложений эксперта или экспертного учреждения до сведения ведомств, учреждений, организаций и лиц, от которых зависит практическое претворение этих предложений в жизнь. К таким способам можно отнести: выступления в печати, по радио, беседы с работниками автотранспортных хозяйств и т. д.

Органы прокуратуры, охраны общественного порядка, суда, учреждения судебной экспертизы имеют в своем арсенале широкие возможности для осуществления профилактической деятельности. Изучение, обобщение и практическое использование наиболее эффективных из них поможет добиться резкого снижения числа дорожно-транспортных происшествий.

По теме диссертации опубликованы следующие работы:

1. Изучение состояния аварийности на автотранспорте в условиях города или района, сб. «Вопросы предупреждения преступлений» (материалы к научной конференции аспирантов и соискателей), М., 1964 г.

2. Некоторые вопросы профилактики дорожно-транспортных происшествий в работе НИЛСЭ, «Вопросы криминалистики и судебной экспертизы», Сб. № 4, Душанбе, 1965 г.

3. Формы совместной профилактической деятельности НИЛСЭ и следственно-судебных органов, «Вопросы судебной экспертизы», ч. 1, Баку, 1965 г.

4. Формы профилактической деятельности судебной автотехнической экспертизы, «Вопросы криминалистики и судебной экспертизы», Сб. № 5, Душанбе, 1966 г.

5. Профилактика автодорожных происшествий в деятельности экспертного учреждения, «Вопросы судебной экспертизы», Сборник научных трудов № 3, Баку, 1966 г.

6. Взаимодействие следователя с сотрудниками экспертного учреждения в предупреждении дорожно-транспортных происшествий, сб. «Вопросы борьбы с преступностью» (материалы научной конференции аспирантов и соискателей), М., 1967 г.

7. Участие специалиста по делам о дорожно-транспортных происшествиях, «Вопросы судебной экспертизы», Юбилейный сборник научных трудов, посвященных 50-летию Великой Октябрьской социалистической революции, № 4, Баку, 1967 г.

8. За безопасность, журнал «Дружба», 1967, № 1 (на лезгинском языке).
