

6. Кухарьков, Ю.В. Причинение телесных повреждений при ненадлежащей медицинской помощи / Ю.В. Кухарьков, Н.В. Харкевич // Законность и правопорядок. – 2017. – № 1 (41).

7. Кухарьков, Ю.В. Ситуационные модели ненадлежащей медицинской помощи в случае смерти пациента / Ю.В. Кухарьков, А.Е. Спирин // Предвар. исследование. – 2019. – № 5 (6).

УДК 343.9

Н.И. Лагун

МЕХАНИЗМ ПРЕСТУПЛЕНИЯ, ПРЕДУСМОТРЕННОГО ст. 317 УГОЛОВНОГО КОДЕКСА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ, И ЗАКОНОМЕРНОСТИ ЕГО ОТРАЖЕНИЯ В СЛЕДОВОЙ ИНФОРМАЦИИ

В научной литературе понятие «механизм преступления» представляет собой важный аспект исследуемой проблемы, которой занимались многие известные ученые-криминалисты, давая свои определения исследуемому понятию. Так, В.А. Образцов определил механизм преступления как совокупность динамично развивающихся в определенной последовательности материальных систем и процессов, взаимодействующих между собой и обуславливающих возникновение информации о данном событии (преступлении) [1, с. 15].

По мнению А.М. Кустова, механизм преступления представляет собой последовательный (поэтапный) ряд процессов взаимодействия, в результате которых проявляются следы-отражения, содержащие криминалистически значимую информацию о самом преступлении и его участниках. Каждый отдельный процесс предполагает наличие других процессов или является их побудителем, придавая всей системе стройный, устойчивый и динамичный характер [2, с. 26–30].

В научных работах о механизме преступления, связанного с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, ученые по-разному называют механизм преступления, предусмотренного ст. 317 Уголовного кодекса Республики Беларусь (УК), применяя при этом термины «механизм дорожно-транспортного преступления» и «механизм дорожно-транспортного происшествия».

Вместе с тем сокращенная форма «дорожно-транспортное происшествие» (ДТП) и «дорожно-транспортное преступление» также (ДТП) вносит определенную путаницу при восприятии содержания работ, посвященных данной проблематике.

В теории уголовного права понятие «дорожно-транспортное преступление» не получило законодательного определения. В УК гл. 28, содержащая нормы об ответственности за нарушения в сфере движения или эксплуатации железнодорожного, водного, воздушного, автодорожного и магистрального трубопроводного транспорта, названа «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта».

Комментарий к ст. 317 «Нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств» УК, постановление Пленума Верховного Суда Республики Беларусь от 1 октября 2008 г. № 7 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств (ст.ст. 317, 318, 321 УК)» при описании ключевых моментов содержания уголовного закона, анализа судебной практики рассмотрения уголовных дел указанной категории также не содержат в своих текстах термина «дорожно-транспортное преступление». Законодатель оперирует дефиницией «преступление, предусмотренное ст. 317 УК». Видимо, будет более правильным и при криминалистическом исследовании преступлений указанной категории опираться на терминологию уголовного законодательства, обеспечивая единообразное понимание.

Кроме этого ведутся дискуссии по поводу того, какое понятие более широкое по своему содержанию. Так, С.Е. Ковалев пишет, что «механизм дорожно-транспортного преступления – понятие более широкое, включающее в свою структуру механизм дорожно-транспортного происшествия» [3, с. 61]. Данную позицию поддерживают отдельные исследователи [4, с. 301–304].

Некоторые авторы отмечают, что эти понятия не всегда дифференцируются, поскольку в любом случае в рамках частной криминалистической методики рассматриваются исключительно те нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, которые повлекли последствия, подпадающие под признаки преступления [5, с. 162–166].

Понятие «дорожно-транспортное происшествие» (ДТП) содержится в п. 2.18 Правил дорожного движения – это происшествие, совершенное с участием хотя бы одного находившегося в движении механического транспортного средства, в результате которого причинен вред жизни или здоровью физического лица, его имуществу либо имуществу юридического лица.

Если произошло дорожно-транспортное происшествие, которое повлекло указанные в ст. 317 УК последствия, то возбуждается уголовное дело и проводится расследование для установления наличия причинной

связи между деянием (действие) или пассивном (бездействие) поведении лица, управляющего транспортным средством, и наступившими последствиями.

В связи с этим мы поддерживаем мнение о том, что эти понятия не могут дифференцироваться в рамках криминалистической методики расследования преступлений данной категории.

Под механизмом преступления, предусмотренного ст. 317 УК, ученые-криминалисты понимают «динамический процесс, представляющий определенное взаимодействие составляющих его элементов» [6, с. 641–654], «совокупность промежуточных процессов, которые, взаимодействуя между собой, формируют процесс развития нарушения Правил дорожного движения и определяют его последствия» [7, с. 8–9], «совокупность промежуточных состояний и процессов, формирующих последствия на взаимодействовавших объектах в материальном виде, на предаварийном, аварийном и послеаварийном этапах развития дорожно-транспортного происшествия» [8].

Исходя из перечисленных выше определений, под механизмом указанной категории преступлений понимается прежде всего процесс, в ходе которого происходит взаимодействие его элементов или объектов, результатом которого является формирование и наступление последствий, предусмотренных ст. 317 УК. В качестве элементов механизма указанного преступления исследователи называют действия водителя, автомобиль, состояние дороги и окружающей среды.

Нельзя не согласиться с мнением М.И. Замиховского, который считает, что главным для исследования является возможность изучения события ДТП как единого целого, системы, состоящей из взаимосвязанных элементов, и, учитывая решаемые задачи, выделение некоторой подсистемы с целью ее более глубокого изучения [9, с. 23].

На наш взгляд, задача криминалистического изучения механизма преступления, предусмотренного ст. 317 УК, состоит в познании закономерностей отражения данного механизма во внешней среде, получении объективной криминалистически значимой следовой информации о произошедшем событии, установлении характерных для него причинных связей, являющимися источниками доказательств по уголовному делу.

Следовая информация, отражающая специфику механизма преступления, предусмотренного ст. 317 УК, весьма разнообразна, многовариантна, имеет различный характер и носитель, что свидетельствует о необходимости ее классификации. В криминалистической литературе имеются различные подходы к классификации следовой информации.

Так, Э.Г. Хачатрян подразделил материальные следы ДТП на следы места происшествия, следы и повреждения на транспортном средстве, следы на одежде потерпевших от ДТП, следы на теле пострадавшего [10, с. 18]. В данной классификации за основу принят носитель следа. Однако помимо материальных следов важной криминалистически значимой информацией обладают идеальные следы преступления. К тому же следует учитывать особенности механизма преступления, предусмотренного ст. 317 УК, связанных с динамикой этого процесса, включающего законы механики движения транспортных средств, психофизическое восприятие и реакцию водителя на опасность в различных условиях дорожной ситуации.

В этой связи изучение следовой информации в системе единого целого события преступления, предусмотренного ст. 317 УК, на наш взгляд, следовало бы с учетом элементов его механизма, позволяющим путем анализа выявленных следов установить причинную связь между нарушением и наступившими уголовно наказуемыми последствиями.

К таким следам необходимо отнести информацию, характеризующую:

а) участников дорожного движения и их действия на всех стадиях развития происшествия. Для этого необходимо провести опрос (допрос) водителя, очевидцев, осмотр автомобильных видеофиксаторов, камер наружного наблюдения; изучить документы водителя, опросить свидетелей его, осмотреть транспортное средство для установления его технического состояния и функциональных характеристик (тормозной системы, рулевого управления, внешних световых приборов, технического состояния колес и шин, стеклоочистителей и стеклоомывателей ветрового стекла);

б) дорожную обстановку и развитие аварийной ситуации при взаимодействии участников дорожного движения, которые выявляются в ходе осмотра места происшествия. В этих целях следует провести фиксацию:

условий, организации и характеристики дорожного движения, наличия участников и их взаимодействия на месте аварии, состояния погоды, освещенности;

следов транспортного средства (ТС) на дороге: колес (качения, торможения), следов его деталей на преградах, отделившихся от ТС частей, деталей, веществ (горюче-смазочных жидкостей, лакокрасочных покрытий, грузов и пр.);

следов, оставляемых потерпевшими (кровь, волосы, иные биологические объекты, личные вещи, следы волочения тела, обуви);

следов на потерпевших и водителе при контакте с транспортным средством и частями салона;

следов на транспортных средствах, возникающих при их столкновении, при наезде на пешеходов, неподвижных объектов, при опрокидывании.

Таким образом, по нашему мнению, механизм преступления, предусмотренного ст. 317 УК, представляет собой динамическую систему процесса взаимодействия его элементов, причин и условий, влияющих на возникновение, развитие и завершение дорожно-транспортного происшествия.

Механизм преступления закономерно обуславливает возникновение криминалистически значимой информации о самом преступлении, его участниках и результатах.

1. Белкин, Р.С. Криминалистика: проблемы, тенденции, перспективы. Общая и частные теории / Р.С. Белкин. – М., 1987. – 272 с.

2. Кустов, А.М. К вопросу о структуре механизма преступления / А.М. Кустов // Вестн. ин-та: преступление, наказание, исправление. – 2009. – № 5. – С. 26–30.

3. Ковалев, С.Е. Вопросы юридической техники в методике расследования дорожно-транспортных происшествий / С.Е. Ковалев // Проблемы юридической техники. – Н. Новгород, 2000. – 823 с.

4. Латыпова, К.С. Механизм дорожно-транспортных преступлений, связанных с наездами на пешеходов / К.С. Латыпова // Вестн. Бурят. гос. ун-та. – 2012. – № 2. – С. 301–304.

5. Дудченко, А.Н. Структура криминалистической характеристики дорожно-транспортных преступлений, дискуссионные вопросы формирования / А.Н. Дудченко, В.А. Антонов // Юрист-Правовед. – 2021. – № 2 (97). – С. 162–166.

6. Чучаев, А.И. Механизм транспортного преступления (понятие и общая характеристика) / А.И. Чучаев // LEX RUSSICA (РУССКИЙ ЗАКОН). – 2013. – № 6. – С. 641–654.

7. Хачатрян, Э.Г. Применение специальных знаний при анализе и установлении причинно-следственных связей механизма ДТП / Э.Г. Хачатрян // Рос. следователь. – 2008. – № 1. – С. 8–9.

8. Рыжиков, С.Л. Правовые и технико-криминалистические аспекты использования средств объективного контроля за движением автомобиля в процессе совершения дорожно-транспортных происшествий : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.09 / С.Л. Рыжиков. – Ростов н/Д, 2004. – 216 л.

9. Замиховский, М.И. Экспертная реконструкция механизма ДТП по его следам : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.09 / М.И. Замиховский. – М. : ВНИИСЭ, 1992. – С. 23.

10. Хачатрян, Э.Г. Проблемы экспертных исследований при расследовании нарушений правил дорожного движения : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.09 / Э.Г. Хачатрян ; Кубан. гос. ун-т. – Краснодар, 2012. – 24 с.

УДК 343.98

В.М. Логвин

ОТДЕЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ ЛЖЕСВИДЕТЕЛЬСТВУ

Допрос свидетелей имеет место при расследовании различных видов преступлений. Свидетель может быть допрошен о любых, относящихся к делу обстоятельствах, в том числе о личности подозреваемого, обвиняемого, потерпевшего о своих взаимоотношениях с ними и другими свидетелями.

Показания свидетелей имеют различное значение в процессе расследования преступлений: в соответствии с ч. 2 ст. 88 Уголовно-процессуального кодекса (УПК) Республики Беларусь они могут являться источником доказательств; в ряде случаев фактические данные, содержащиеся в показаниях свидетелей могут иметь значение прямых доказательств (свидетель в своих показаниях говорит о том, что обвиняемый ударил потерпевшего ножом в область живота и тот после этого упал на землю); достаточно часто свидетели дают показания относительно обстоятельств совершенного преступления, имеющих второстепенное (промежуточное) значение. В данном случае речь идет о косвенных доказательствах, которые в совокупности с другими, имеющимися по уголовному делу, позволяют установить или опровергнуть какой-либо факт (свидетель видел вблизи места совершения убийства обвиняемого, за несколько минут до того, как ему стало известно о совершенном преступлении); свидетель может давать показания относительно обстоятельств, которые наблюдал, воспринимал сам; в ряде случаев показания свидетеля касаются фактических данных, которые ему стали известны со слов других граждан; показания свидетелей могут иметь большое значение для характеристики личности подозреваемого (обвиняемого); допрос свидетелей является эффективным и доступным средством проверки, уточнения и дополнения, собранных по уголовному делу доказательств и т. д.

Анализ судебно-следственной практики показывает, что чаще всего в ходе допроса свидетелей имеют место следующие типичные следственные ситуации: 1) свидетель дает правдивые показания, соответствующие собранным по уголовному делу доказательствам; 2) свидетель дает правдивые показания, однако заблуждается относительно ряда обстоятельств, подлежащих доказыванию; 3) свидетель умышленно искажает обстоятельства совершенного преступления (иными словами, дает ложные показания).