

В.М. Логвин рассматривает криминалистическое обеспечение раскрытия и расследования преступлений как деятельность сотрудников и подразделений органов внутренних дел, характеризующуюся комплексным решением взаимосвязанных правовых, организационных, материально-технических и учебно-методических задач по раскрытию и расследованию преступлений [5, с. 4].

Под криминалистическим обеспечением деятельности органов внутренних дел в целом и криминальной милиции в особенности понимается система криминалистических знаний и основанных на них навыков и умений их сотрудников использовать научные криминалистические рекомендации, применять криминалистические средства, методы и технологии их использования в целях предотвращения, выявления, раскрытия и расследования преступлений [6, с. 64].

В соответствии с этим определением система криминалистического обеспечения состоит из трех подсистем:

- криминалистических знаний;
- криминалистического образования;
- криминалистической техники.

Полагаем, что все составляющие данной системы могут быть экстраполированы в теорию криминалистического обеспечения выявления преступлений в целом, а также преступлений, совершенных с использованием информационных технологий.

Криминалистические знания и криминалистическое образование необходимо рассматривать в тесной взаимосвязи. Безусловно, под третьим элементом криминалистического обеспечения понимается не категория криминалистической науки и не раздел учебной дисциплины «Криминалистика», а совокупность технико-криминалистических средств, умений и навыков по обнаружению, фиксации, изъятию, исследованию и использованию доказательственной информации для установления факта совершения преступления с использованием информационных технологий. Необходимо понимать, что в процессе выявления указанной группы преступлений используются не только технико-криминалистические средства, но и рекомендации по тактике проведения отдельных следственных действий, комплексу процессуальных действий, оперативно-розыскных и иных мероприятий.

Таким образом, мы придерживаемся мнения, что для успешного выявления преступлений используются не только навыки применения криминалистической техники, но и тактическое, и методическое обеспечение. Ввиду этого, наряду с методическими рекомендациями по расследованию преступлений, совершенных с использованием информационных технологий, необходима разработка методических рекомендаций или алгорит-

мов выявления латентных преступлений указанной группы, которые целесообразно рассматривать в рамках криминалистического обеспечения.

Исходя из вышеизложенного, криминалистическое обеспечение выявления преступлений, совершенных с использованием информационных технологий, будем рассматривать как систему криминалистических знаний, умений и навыков по использованию криминалистических средств, методов и рекомендаций в целях обнаружения факта совершения преступления с использованием информационных технологий, и решения задач, необходимых для успешного установления поводов и оснований для возбуждения уголовного дела.

1. Рубис, А.С. Деятельность прокурора по выявлению преступлений (криминалистический аспект) : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.09 / А.С. Рубис. – Минск, 2001. – 126 л.
2. Ожегов, С.И. Толковый словарь русского языка : 80 000 слов и фразеол. выражений / С.И. Ожегов, Н.Ю. Шведова. – 4-е изд., доп. – М. : ИТИ Технологии, 2003. – 944 с.
3. Коломацкий, В.Г. Криминалистическое обеспечение деятельности органов внутренних дел по расследованию преступлений / В.Г. Коломацкий // Криминалистика : в 3 т. – Т. 1. – М. : Акад. МВД России, 1994. – 345 с.
4. Мухин, Г.Н. Раскрытие преступлений / Г.Н. Мухин. – Молодечно : Победа, 2000. – 221 с.
5. Логвин, В.М. Современные возможности криминалистического обеспечения органов уголовного преследования : лекция / В.М. Логвин. – Минск : Акад. МВД Респ. Беларусь, 2007. – 52 с.
6. Криминалистическое обеспечение деятельности криминальной милиции и органов предварительного расследования / под ред. Т.В. Аверьяновой и Р.С. Белкина. – М. : Новый юрист, 1997. – 400 с.

УДК 343.98

С.А. Яшков

ВЫЯВЛЕНИЕ И ДОКАЗЫВАНИЕ «ОПАСНОСТИ» ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ ПРЕСТУПЛЕНИЙ, СВЯЗАННЫХ С ОКАЗАНИЕМ УСЛУГ, НЕ ОТВЕЧАЮЩИХ ТРЕБОВАНИЯМ БЕЗОПАСНОСТИ

Для деятельности следователя любого государственного органа (Следственного комитета Российской Федерации (РФ), Федеральной службы безопасности РФ, Министерства внутренних дел РФ) нет ничего «страшнее», чем столкнуться при расследовании преступлений со ст. 221 и 237 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации

(УПК РФ), согласно которым уголовное дело может быть возвращено прокурором следователю или судом прокурору, а также с фактом прекращения уголовных дел самим следователем или судом по реабилитирующим обстоятельствам.

И дело здесь не в «качестве» расследования, собранных доказательствах, квалификации, произведенных экспертизах и их результатах, а в категории дел, которые представляют трудности в расследовании.

Среди них можно выделить такие, которые связаны с расследованием оказания услуг, не отвечающих требованиям безопасности.

Особая сложность при расследовании данных преступлений заключается в том, что, как указано в п. 1 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 25 июня 2019 г. № 18 «О судебной практике по делам о преступлениях, предусмотренных статьей 238 Уголовного кодекса Российской Федерации», ст. 238 УК РФ предусмотрена ответственность за оказание услуг, если эти услуги являются опасными для жизни и здоровья человека.

Более того, ответственность по ч. 1 ст. 238 УК РФ или по п. «а», «б» ч. 2 этой же статьи может наступить не только, когда эти услуги являются опасными для жизни и здоровья человека, но и когда данная опасность является реальной (п. 2 этих же разъяснений высшего судебного органа страны).

С какими проблемами следствие сталкивается в процессе выявления этой опасности?

Так, при расследовании анализируемой категории преступлений следователями выявляются многочисленные нарушения, допущенные субъектами оказания данных услуг.

Например, если говорить об оказании услуг в сфере водного транспорта, то это может быть отсутствие документов, подтверждающих право управления водным транспортом, документов о техническом состоянии судна, спасательных кругов, жилетов и т. д. Здесь можно вести речь также и о нарушении требований нормативных документов, регламентирующих безопасность судоходства при планировании, подготовке и осуществлении рейса (грузоподъемность водного транспорта, пассажироместимость, выполнение требований об устойчивости и непотопляемости судна и др.).

Так, многим помнится крушение теплохода «Булгария», происшедшего 10 июня 2011 г. в Республике Татарстан, в результате которого погибло 122 человека. Одной из причин данной трагедии, как было установлено следствием, явилась, в том числе, перегруженность корабля.

Если вести речь об оказании услуг перевозки воздушным транспортом, то следователем здесь может быть также установлена масса нарушений – от отсутствия прав на управление конкретным типом воздушного судна до имеющихся повреждений конструкции и механизмов.

Например, одним из следственных органов Следственного комитета РФ расследовалось уголовное дело в отношении командира воздушного судна Boeing 737-300, который осуществил полет из России в Таиланд без второго пилота (в качестве второго пилота выступал пилот-стажер, который к тому же, по мнению следствия, не имел допуска к самостоятельным полетам на указанном типе самолета).

Представляется, что про автомобильный транспорт даже упоминать не следует, поскольку в этой сфере могут быть выявлены нарушения, которые действительно представляют опасность: начиная от тех, которые отражены в Основных положениях по допуску транспортных средств к эксплуатации, являющихся приложением к Правилам дорожного движения, утвержденным постановлением Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090, заканчивая выявляемыми на практике фактами перевозки пассажиров по закрытым «зимникам».

Сталкиваясь с вышеприведенными нарушениями оказания услуг в сфере перевозок, следствие приходит к выводу, что они являются ничем иным, как доказательством того, что оказанная услуга не соответствовала требованиям безопасности.

Так, например, если в ходе расследования следователем устанавливается, что лицо не получило в предусмотренном законом порядке право управлять каким-либо видом транспорта, значит уровень его подготовки никем не подтвержден, знание норм безопасности и правил управления контрольными органами не проверены, что свидетельствует о том, что оказываемые им услуги по перевозке будут опасными. Или же, если следствием установлено, что воздушный или водный транспорт не прошел плановый технический осмотр, сертификацию контрольными органами, то это автоматически свидетельствует о том, что «потреблять» услуги перевозки на них небезопасно.

Понятно, что перечисленные нарушения действительно свидетельствуют о небезопасности оказываемых услуг. Вместе с тем следователю необходимо еще это доказать. В основном в данном случае речь идет о назначении экспертиз (хотя, исследования «сбрасывать со счетов» тоже не следует). В целях их проведения следователем максимум, что может быть предоставлено, – это фактические обстоятельства происшедшего и пояснения лиц, оказывающих услуги.

Думается, что этих данных эксперту недостаточно, чтобы установить, что оказанная услуга являлась небезопасной.

В результате экспертам ничего иного не приходится делать, кроме как «поднимать» нормативную базу по оказанию тех или иных услуг (в описанных выше ситуациях – услуг по перевозке) и со ссылками на соответствующие пункты давать заключения, что при нарушении требований нормативных документов услуга считается опасной для жизни и здоровья потребителя.

В итоге на практике расследования, связанные с оказанием услуг, не соответствующих требованиям безопасности, «развиваются» по одному из двух возможных сценариев.

В случаях когда уголовные дела возбуждались по п. «в» ч. 2 ст. 238 УК РФ или ч. 3 ст. 238 УК РФ, в которых речь идет о наступивших в результате оказания услуг последствиях, для прокуратуры и суда подобное доказывание опасности услуги может иметь значение и по подобным делам при наличии иных признаков состава преступления могут выноситься обвинительные приговоры.

В других случаях, когда в результате оказанной услуги каких-либо последствий не наступило, уголовное дело может привести к указанным выше ст. 221, 237 УПК РФ или даже прекращению уголовного дела по реабилитирующим обстоятельствам.

И в первом, и во втором случае объяснение одно – ссылка на нарушение требований безопасности, указанных в нормативно-правовых актах, свидетельствует только о потенциальной (гипотетической) опасности оказанной услуги, в особенности учитывая, что никаких последствий не наступило.

Таким образом, получается, что, несмотря на то что, например, ч. 1 ст. 238 УК РФ является формальным составом и для уголовной ответственности не требуется наступления каких-либо последствий, следствию не представляется возможным доказать, что оказанная услуга носила «реальный, а не возможный характер» [1, с. 158].

Кроме того, и прокуратура, и суды в описанной ситуации могут указывать на то, что допущенные субъектами нарушения подпадают под сферу действия Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (КоАП РФ), в котором имеются соответствующие нормы, предусматривающие ответственность за нарушения определенных правил. Например, речь может идти о ст. 11.5 «Нарушение правил безопасности эксплуатации воздушных судов», ст. 11.10 «Нарушение правил обеспечения безопасности пассажиров на судах водного транс-

порта, а также на маломерных судах», ст. 12.31.1 «Нарушение требований обеспечения безопасности перевозок пассажиров и багажа, грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» и др.

Например, в приведенном выше примере о перелете из России в Таиланд органами прокуратуры было вынесено требование об устранении нарушений федерального законодательства, допущенных в ходе предварительного расследования, в котором было указано, что все вмененное командиру воздушного судна касается нарушения актов, устанавливающих порядок (правила) осуществления полетов, ответственность за нарушение которых установлена ст. 11.5, 14.4 КоАП РФ.

Приведенный пример об опасности перевозок через закрытые контролирующими органами ледовые переправы также имел место в практике одного из следственных органов Следственного комитета РФ. В этом случае уголовное дело прокурор вернул, указав, что фигурантом совершено всего лишь административное правонарушение, предусмотренное ст. 12.31.1 КоАП РФ, поскольку само по себе осуществление перевозки пассажиров по закрытой переправе не является опасным.

1. Шеина, И.А. Продукция и товары, не отвечающие требованиям безопасности жизни или здоровья потребителей, как обязательные признаки преступления, предусмотренного ст. 238 УК РФ / И.А. Шеина // Вестн. Моск. ун-та МВД России. – 2015. – № 8. – С. 158.