

Таким образом, в качестве ответственности за заключение фиктивных браков иностранными гражданами и лицами без гражданства считаем целесообразным установление административной ответственности как самого иностранного гражданина (лица без гражданства), так и гражданина Республики Беларусь либо иностранного гражданина (лица без гражданства), постоянно проживающего на территории Республики Беларусь, вступившего в такой фиктивный брак. В этих целях могут быть внесены следующие дополнения в ст. 23.55 КоАП:

ч. 1 данной статьи после слов «или иной деятельностью» дополнить словами «а равно заключение заведомо фиктивного брака с гражданином Республики Беларусь или иностранным гражданином (лицом без гражданства), постоянно проживающим на территории Республики Беларусь, с целью легализации пребывания в Республике Беларусь»;

предусмотреть в указанной статье часть следующего содержания: «Заключение гражданином Республики Беларусь или иностранным гражданином (лицом без гражданства), постоянно проживающим на территории Республики Беларусь, заведомо фиктивного брака с иностранным гражданином (лицом без гражданства) в целях легализации его пребывания в Республике Беларусь – влекут предупреждение или наложение штрафа в размере до двадцати базовых величин».

Дополнения позволят применять к иностранным гражданам (лицам без гражданства), заключающим фиктивные браки, такой вид административного взыскания, как депортация, и послужат дополнительным основанием для отказа иностранцу в выдаче разрешения на постоянное проживание в Республике Беларусь в порядке, предусмотренном законом «О правовом положении иностранных граждан и лиц без гражданства в Республике Беларусь». Введение административной ответственности послужит сдерживающим фактором для граждан Республики Беларусь и иных субъектов, вступающих в подобные фиктивные браки с иностранцами.

УДК 343.985.7

Р.В. Скачек

ЗАРОЖДЕНИЕ ОСНОВ РАССЛЕДОВАНИЯ НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ИЛИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

В обществе с появлением первых транспортных средств и автодорожных аварий возникла необходимость в проведении разбирательств по фактам совершения дорожно-транспортных происшествий с целью привлечения виновных лиц к установленной ответственности, предупреждения их совершения в будущем.

Изначально происшествия, связанные с нарушением правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств не были криминализованы и относились к категории «несчастный случай», поэтому разбирательства по ним проводились поверхностно. Ярким примером тому может служить первое в мире дорожно-транспортное происшествие, по механизму относящееся к наезду на пешехода, имевшее место 17 августа 1896 г. в Англии. По результатам рассмотрения случившегося, водителя признали невиновным, невзирая на тот факт, что проявленные им невнимательность и пренебрежительность к окружающим явились основной причиной гибели Бриджет Дрискол – матери двоих детей. Но в последующем с ростом количества транспортных средств, а соответ-

ственно и дорожно-транспортных происшествий происходит криминализация норм права, регулирующих отношения в этой области. Включение в уголовное законодательство норм об ответственности водителей явилось основополагающим событием в возникновении методики расследования рассматриваемых преступлений.

Генезис теоретических положений криминалистической методики расследования нарушений правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств (НПДДЭТС), связанных с наездами на пешеходов, по нашему мнению, следует рассматривать в рамках стадий ее возникновения, становления, развития, временные рамки которых детерминированы изменениями норм уголовного законодательства, предусматривающих ответственность за совершение дорожно-транспортных происшествий. Это обстоятельство обусловило целесообразность разделения исследования генезиса теоретических положений, относящихся к методике расследования НПДДЭТС, связанных с наездами на пешеходов, на три исторических этапа:

1) 1927–1961 г. – период возникновения методики расследования НПДДЭТС. Начало этого этапа обусловлено появлением в уголовном законодательстве норм, предусматривающих ответственность за совершение дорожно-транспортного происшествия специальным субъектом (работником транспортной организации);

2) 1961–1999 г. – формирование методики расследования дорожно-транспортных происшествий. Основанием выделения этого самостоятельного этапа послужило закрепление в Уголовном кодексе 1961 г. статей, предусматривающих ответственность за НПДДЭТС общего субъекта, лица, управлявшего транспортным средством независимо от его профессии, лица управляющего транспортным средством в состоянии опьянения, независимо от наличия административной преюдиции. Статья 206 Кодекса в качестве квалифицирующего обстоятельства помимо причинения физического вреда потерпевшему, предусматривала наличие существенного материального ущерба. Статьи 206² и 206³ предусматривали наступление уголовной ответственности лиц, ответственных за техническое состояние и эксплуатацию транспортного средства, выпуск на линию заведомо неисправных транспортных средств, допуск к управлению водителями, находящихся в состоянии опьянения. Содержание диспозиций норм уголовного законодательства, обозначенных выше, определило направления формирования методики расследования НПДДЭТС;

3) 1999 г. – настоящее время – развитие теоретических положений методики, сформировавшейся в советский период, с учетом особенностей национального уголовного и уголовно-процессуального законодательства.

Приступая к рассмотрению первого этапа, следует отметить, что уголовное законодательство, действовавшее на территории СССР, в том числе и Беларуси, до 1927 г. не содержало норм, предусматривавших ответственность за совершение автотранспортных преступлений, поэтому в криминалистической литературе того периода не нашли своего отражения рекомендации по их расследованию.

С вступлением в действие 1 января 1927 г. нормы, предусматривавшей уголовную ответственность за НПДДЭТС работником автодорожного транспорта, появляются работы, посвященные проблемам обеспечения безопасности дорожного движения, а в последующем и методике расследования рассматриваемых преступлений.

Среди ученых, посвятивших свои работы вопросам расследования дорожно-транспортных преступлений в обозначенный период, следует отметить М.Г. Богатырева, Н.Т. Болдыреву, А.И. Булатова, Е.С. Кузнецова, И.Г. Маландина, С.Я. Розенблита, А.Г. Туманяна, Н.П. Яблокова.

А.Г. Туманян, рассматривая причины автодорожных аварий и способы их устранения, для удобства учета произвел первую классификацию аварий: столкновения, наезды на неподвижные предметы, опрокидывания и сходы, наезды на животных, технические аварии. В основу классификации он положил принцип подразделения по характеру аварии. Наезды на людей ученый выделил в другую, самостоятельную группу происшествий, не относящуюся к авариям. Разработанная и описанная А.Г. Туманяном классификация явилась базисом для создания современных Правил учета дорожно-транспортных происшествий.

Следует отметить, что в рассматриваемый период отдельных рекомендаций по расследованию НПДДЭТС не содержали ни первые криминалистические труды, посвященные проблемам методики, ни вузовские учебники по криминалистике.

М.Г. Богатырев, подчеркнув необходимость разработки методики расследования автомобильных происшествий, исследовал значение вещественных доказательств по указанным делам, описал места возможного их обнаружения, отметил протоколирование и фотографирование, как способы их фиксации и изъятия. В работе, посвященной общим вопросам расследования преступлений, связанных с автомобильными происшествиями, криминалист привел перечень обстоятельств, подлежащих установлению, рассмотрел специфические особенности доказательств по делам данной категории, описал содержание планирования, осмотра места происшествия, показал значение показаний свидетелей, обвиняемых, заключений экспертов.

В 50-х гг. XX в. в периодических научных изданиях поднимается вопрос о необходимости создания специализированных бюро автотехнических экспертиз. Этот факт связан с большим количеством ошибок, допускаемых частными лицами (преподаватели автошкол, госавтоинспекторы и др.), привлекаемыми для дачи экспертных заключений по техническим вопросам, разрешение которых необходимо при расследовании рассматриваемых преступлений.

С созданием специализированных бюро судебных автотехнических экспертиз к работе в экспертных учреждениях стали привлекать лиц, обладающих высоким уровнем специальных знаний в технике, сведущих в вопросах относительно технического состояния автотранспортных средств и организации безопасности движения, имеющих опыт вождения и знания о технических возможностях автомобилей. Одной из первых на территории бывшего Союза 16 декабря 1959 г. была создана лаборатория автотехнических экспертиз при НИИ судебных экспертиз Министерства юстиции БССР.

Работа Е.С. Кузнецова, посвященная проблематике предупреждения дорожных происшествий, не относится к сугубо криминалистическим. Но в ней автор с позиций обеспечения безопасности дорожного движения проанализировал основные их причины, что способствовало развитию теоретических представлений о механизме автотранспортного преступления.

Н.П. Яблоков в лекции «Методика расследования автотранспортных происшествий» разделил автотранспортные происшествия на три группы: 1) наезды на людей, животных, сооружения и другие преграды; 2) столкновения и опрокидывания; 3) иные. Автор при этом не пояснил, что легло в основу предложенной им классификации. Рекомендации по расследованию рассматриваемого вида преступлений ученый изложил в следующей последовательности: первоначальные следственные действия, оперативно-розыскные мероприятия, планирование расследования, приемы и методы дальнейшего расследования, работа по предупреждению автотранспортных происшествий. Н.П. Яблоков

актуализировал затронутый еще ранее вопрос о необходимости создания специализированного бюро автотехнической экспертизы, привел примерный перечень вопросов, ставящихся на ее разрешение. Специфические особенности расследования НПДДЭТС, связанных с наездами на пешеходов, криминалистом отражены не были.

И.Г. Маландин, придерживаясь трехчленной классификации автотранспортных происшествий, предложенной А.Г. Туманяном, рассмотрел обстоятельства, подлежащие установлению независимо от механизма происшествия. Следственный осмотр, по мнению автора, следует проводить в отношении местности, где произошло автопроисшествие, транспортного средства, следов и вещественных доказательств, а также трупов, обнаруженных на месте происшествия. Его работа содержит методические рекомендации по производству отдельных следственных действий, розыску скрывшейся автомашины и водителя, проведению профилактических мероприятий. Рассматривая вопрос назначения автотехнической экспертизы, И.Г. Маландин рекомендует поручать ее производство не заинтересованным в исходе дела специалистам, работникам автохозяйств, преподавателям автошкол, а не сотрудникам Госавтоинспекции.

Таким образом, период с 1927 по 1961 г. является этапом зарождения и формирования основ методики расследования НПДДЭТС. В это время были предложены и нашли свое воплощение такие структурные элементы частной методики, как первоначальные и последующие следственные действия, оперативно-розыскные мероприятия, планирование расследования и предупредительная работа следователя. Одним из позитивных нововведений явилось создание специализированных бюро автотехнических экспертиз, деятельность которых позволила повысить качество расследования автодорожных преступлений. Проблемы расследования НПДДЭТС, связанных с наездами на людей, в этот период не рассматривались, так как основное внимание уделялось созданию общей методики расследования указанного вида преступлений.

УДК 342.2

А.С. Скобля

НЕОБХОДИМЫ ЛИ РЕШЕНИЯ СУДА ДЛЯ ПРИОСТАНОВЛЕНИЯ И ВОЗОБНОВЛЕНИЯ ПРЕВЕНТИВНОГО НАДЗОРА?

Концепция национальной безопасности Республики Беларусь, утвержденная указом Президента Республики Беларусь от 9 ноября 2010 г. № 575, одним из основных направлений совершенствования деятельности государственных органов предусматривает обеспечение общественной безопасности и безопасности жизнедеятельности населения, снижение уровня преступности и криминализации общества. Важным направлением в деятельности органов внутренних дел по снижению уровня преступности является профилактика рецидивной преступности. Превентивный надзор является довольно эффективной мерой по снижению уровня рецидивной преступности, однако и данная деятельность может совершенствоваться с целью уменьшения сил и средств, затрачиваемых на ее осуществление.

Согласно ч. 9 ст. 80 УК «превентивный надзор приостанавливается при осуждении лица, за которым он был установлен, к наказанию в виде ограничения свободы, ареста или направления в лечебно-трудовой профилакторий». Таким образом, после вступления в законную силу приговора суда о назначении наказания в виде ограничения свобо-