

Таким образом, информационное назначение криминалистической методики расследования разбоев, совершенных на объекты финансово-кредитной сферы, должно входить во внутреннее содержание понятия следственных ситуаций, играя в нем роль информационной основы для эффективного расследования уголовных дел. Доминирующим фактором при оценке криминалистической методики расследования разбоя, совершенного на объекты финансово-кредитной сферы, служит ее оптимизирующая составляющая полного и всестороннего процесса расследования.

1. Варданян А.В., Грибунов О.П. Современная доктрина методико-криминалистического обеспечения расследования отдельных видов преступлений // Вестн. Вост.-Сиб. ин-та МВД России. 2017. № 2.
2. Яблоков Н.П. Общие положения методики расследования отдельных видов преступлений // Криминалистика : учебник / под ред. А.Ф. Волынского, В.П. Лаврова. М., 2008.
3. Возгрин И.А. Введение в криминалистику: история, основные теории, библиография. СПб., 2003.
4. Возгрин И.А. Научные основы криминалистической методики расследования преступлений : курс лекций : в 4 ч. СПб., 1992–1993. Ч. 4.
5. Лузгин И.М. Развитие методики расследования отдельных видов преступлений // Правоведение. 1977. № 2.
6. Васильев А.Н., Яблоков Н.П. Предмет, система и теоретические основы криминалистики. М., 1984.

УДК 343.1

Д.Д. Селюков

ПРИЧИННО-СЛЕДСТВЕННЫЕ ЗАКОНОМЕРНОСТИ ПРИ РАССМОТРЕНИИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРЕСТУПЛЕНИЯ

Рассмотрение и разрешение дорожно-транспортного преступления (ДТПр) – самостоятельная центральная стадия уголовного процесса, основной задачей которой является исследование доказательств и установление фактических обстоятельств условий дорожного движения ДТПр. На их основании судья выносит законное и обоснованное решение.

Доктор юридических наук, профессор, начальник УГАИ бывшего СССР В.В. Лукьянов определяет ДТПр как дорожно-транспортное происшествие, которое уголовно-наказуемо и происходит по причине, связанной с водителем, транспортным средством или условиями дорожного движения [1, с. 27].

ДТПр представляет собой негативный результат функционирования сложной социально-детерминированной функциональной биомеханической системы «водитель – транспортное средство – условия дорожного движения» (В – ТС – УДД). На эту систему воздействуют инженерный, ведомственный и государственный уровни деятельности для управления негативным и позитивным результатом ее функционирования. Систему В – ТС – УДД создают специалисты автомобильной промышленности, автомобильного транспорта и дорожного строительства, применяя технический подход и директивный метод управления дорожным движением, которые, однако, не могут научно обосновать и учесть человеческий фактор. Поэтому системно-функционально-деятельностный детерминированный метод нашел практическое применение при решении экспертных задач судебной автодорожной экспертизы и может быть применен для развития судебной экспертной деятельности.

Для расследования, производства судебной экспертизы ДТПр, раскрытия и рассмотрения уголовного дела, связанного с ДТПр, важно правовое обеспечение создания и содержания транспортных средств и автотранспортных коммуникаций в состоянии, которое гарантирует безаварийное и безопасное движение.

В ст. 313 и 319 УК Республики Беларусь регламентирована ответственность лиц, отвечающих за выполнение ремонтных работ и безопасность дорожного движения. Наказание несут только за некачественный ремонт транспортных средств, путей сообщения, средств сигнализации и связи, а также за нарушения правил содержания автотранспортных коммуникаций.

Профессиональные автодорожные преступления совершаются: при разработке технических нормативных правовых актов для проектирования, строительства и содержания автомобильных дорог и улиц; проектировании автомобильных дорог и улиц с отклонением от требований ТНПА; строительстве или реконструкции автомобильной дороги и улицы; ремонте автомобильной дороги и улицы, организации и регулировании дорожного движения.

Каждый специалист, создающий и открывающий движение по автомобильной дороге и улице, должен отвечать за некачественно выполненную работу, поэтому статьи в УК необходимо корректировать.

Выдвигаемые следователем версии о совершении ДТПр связаны: с деятельностью водителя при управлении транспортным средством, его психофизиологическими возможностями своевременно обнаружить возникновение конфликтной ситуации, правильно оценить ее, немедленно принять правильное решение во избежание ДТПр и его реализовать.

При отсутствии у водителя таких возможностей конфликтная ситуация перерастает в аварийную, т. е. ДТПр;

конструктивными особенностями и эксплуатационным состоянием агрегатов транспортного средства;

конструктивными особенностями и эксплуатационным состоянием автомобильной дороги и улицы.

Для доказательства каждой из версий необходимо назначение экспертиз ДТПр: дорожно-транспортно-психофизиологической [2], авто-технической [3–5], автодорожной.

Перед экспертами следователь при назначении экспертиз должен поставить вопросы:

1. Имеется ли психофизиологическая причинно-следственная закономерность между действиями водителя в рассматриваемых условиях дорожного движения, состоянием транспортного средства и возникшим ДТПр?

2. Имеется ли техническая причинно-следственная закономерность между конструктивными особенностями и эксплуатационным состоянием транспортного средства и ДТПр?

3. Имеется ли техническая причинно-следственная закономерность между конструктивными особенностями и эксплуатационным состоянием автомобильной дороги или улицы в месте и времени совершения ДТПр?

Если доказано наличие той или иной закономерности при определенных скоростях движения и эксперт дает категорический вывод, необходимо, чтобы был указан диапазон скоростей движения для вероятностного вывода, который обусловлен точностью измерительных приборов и аппаратуры, расчетных формул. После этого следователь производит исследование правовой причинно-следственной закономерности совершенного ДТПр.

Между элементами системы В – ТС – УДД, связями между ними, воздействием на нее в целом и результатом ее функционирования существует прямая и обратная, техническая, психофизиологическая и правовая причинно-следственная связь (закономерность) [6, с. 11–19; 7; 8].

Прямую связь в физиологических функциональных системах установил И.П. Павлов, обратную констатировали П.К. Анохин [9, с. 18–24], Н.А. Бернштейн, который доказал, что вначале создается модель действий в мозгу, а затем она реализуется [10, с. 328–329]. К.В. Судаков объективизировал физиологические показатели физиологических систем производственной деятельности человека и тесно увязал с его производственной деятельностью [11, с. 4–6, 10, 34, 37, 43, 65].

Причинно-следственная связь существует между субъектом управления и объектом управления.

Субъектом управления является:

водитель;

инженер по безопасности дорожного движения автотранспортной и дорожной организации;

специалист министерства автомобильной промышленности, автомобильного транспорта и дорожного строительства, отвечающий за конструктивные особенности и эксплуатационное состояние транспортного средства и автотранспортных коммуникаций, которые должны соответствовать требованиям безопасности дорожного движения и безопасного функционирования системы В – ТС – УДД;

специалист государственной организации, который занимается разработкой и утверждением ТНПА, отвечающим требованиям обеспечения технической, психофизиологической, экономической и экологической безопасности дорожного движения; расследованием, судебной экспертизой ДТПр, раскрытием и рассмотрением уголовных дел, связанных с профессиональным преступлением в сфере дорожно-транспортного комплекса (Белстандарт, органы уголовного преследования, Комитет судебных экспертиз Республики Беларусь, прокуратура, суды и т. д.).

Общим объектом управления является результат функционирования системы В – ТС – УДД.

Негативная часть производственной деятельности специалиста связана с отступлением при выполнении им профессиональных функций от требований законов, ГОСТ, СНиП, правил, инструкций и др., которое приводит к правонарушениям отдельного специалиста, а в определенных условиях и к профессиональным преступлениям [12, 13].

Для научно обоснованного снижения уровня ДТПр необходимо устанавливать и учитывать причинно-следственные связи, влияющие на негативный результат функционирования системы В – ТС – УДД при воздействии на объект субъектов управления (водительский, инженерный, ведомственный и государственный уровень управления аварийностью и безопасностью дорожного движения).

Отсутствие научно обоснованного метода борьбы с ДТПр приводит:

к лоббированию ведомственных интересов в ущерб государственных интересов в области обеспечения безаварийного и безопасного дорожного движения;

необоснованному повсеместному снижению скорости движения в городах и населенных пунктах до 50 км/ч;

задержке нововведений, разработанных на основе опыта зарубежных стран без учета конкретных условий улично-дорожной сети Республики Беларусь;

загону аварийности в глубину функционирования системы В – ТС – УДД. Следовательно, решать ее будет сложнее, необходимо будет больше денежных и материальных средств по приведению улично-дорожной сети в состояние, отвечающее требованиям безаварийного и безопасного дорожного движения.

Для успешного развития судебной экспертной деятельности (правовой, технической, биологической, автотехнической, автодорожной, строительной, менеджмента и т. д.) следует шире применять системно-функционально-деятельностный детерминированный метод.

1. Лукьянов В.В. Безопасность дорожного движения. М., 1978.
2. Суходольский Г.В. Инженерно-психологическая экспертиза дорожно-транспортных происшествий. Харьков, 2006.
3. Суворов Ю.Б. Свод методических и нормативно-технических документов в области экспертного исследования обстоятельств дорожно-транспортных происшествий. М., 1993.
4. Иларионов В.А. Экспертиза дорожно-транспортных происшествий. М., 1989.
5. Автотехническая экспертиза / В.А. Бекасов [и др.]. М., 1967.
6. Кудрявцев В.Н. Причинность в криминологии. М., 1968.
7. Соколовский З.М. Экспертное исследование причинной связи по уголовным делам. Киев, 1970.
8. Романов Н.С. Системный характер причинной связи в событии дорожно-транспортного происшествия // Криминалистика и судеб. экспертиза. Киев, 1976. Вып. 12.
9. Анохин П.К. Принципиальные вопросы общей теории функциональных систем. М., 1971.
10. Бернштейн Н.А. Очерки по физиологии движений и физиологической активности. М., 1966.
11. Судаков К.В. Теория функциональных систем: истоки, этапы развития, экспериментальные доказательства, общие постулаты. М., 1996.
12. Образцов В.А. Преступления, связанные с профессиональной деятельностью, как объект криминалистического исследования // Сб. ст. Всесоюз. ин-та по изучению причин и разраб. мер предупреждения преступлений. М., 1982. Вып. 36.
13. Яковлев М.М. Проблемы теории и практики выявления и расследования преступлений, связанных с профессиональной деятельностью : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.09. М., 2007.

УДК 378.016:343.98

Р.В. Скачѣк

КРИМИНАЛИСТИЧЕСКИЙ ПОЛИГОН: ПОНЯТИЕ, КЛАССИФИКАЦИЯ, НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ

В настоящее время успешное преподавание той или иной учебной дисциплины невозможно без использования в образовательном процессе учебных полигонов, основной целью создания и функционирования которых является формирование на основе теоретической подготовки

умений и навыков обучающихся, предусмотренных нормативными правовыми актами.

В образовательном пространстве Республики Беларусь и иных государств учебные полигоны создаются в зависимости от отрасли науки, в которой сформулированы необходимые теоретические основы, от имеющейся материально-технической базы в учреждении образования, от потребностей, которые предъявляет заказчик для подготовки квалифицированных кадров.

Следует отметить важность криминалистического полигона при изучении криминалистики. Среди наук и учебных дисциплин уголовно-правового цикла криминалистика занимает одно из главных мест, так как ее практический, прикладной аспект позволяет обучающимся реализовывать свои способности и использовать приобретенные навыки в правоприменительной практике.

Криминалистические полигоны дают возможность успешно отрабатывать умения и навыки при изучении иных учебных дисциплин конкретной специализации (уголовное право, уголовный процесс, оперативно-розыскная деятельность, юридическая психология и др.). В связи с этим криминалистические полигоны можно с уверенностью назвать универсальными.

Анализ литературных источников, посвященных концепции развития криминалистических полигонов, показал, что, несмотря на популярность обозначенной темы, вопросы понятия, классификации и направлений развития криминалистических полигонов в научной литературе детально не рассматривались [1, с. 220–223; 2; 3; 4].

Исходя из этимологии слово «полигон» (от греч. *poly* – много и *gonia* – угол) имеет несколько значений: «1. Большой незаселенный участок, служащий местом для опытных или учебных занятий и упражнений специальных войск, стрельбище (воен.). *Артиллерийский полигон*. 2. Расположение крепостных укреплений в форме многоугольника (воен.). *Крепостной полигон*. 3. То же, что многоугольник (мат. редко)» [5].

Базисом для возникновения термина «полигон» в практике преподавания криминалистики стало первое значение слова. Как следует из его содержания, криминалистический полигон должен иметь значительные размеры для того, чтобы отрабатывать умения и навыки в приближенных к реальности условиях. Отдельные авторы криминалистический полигон определяют как «тренажерный комплекс, предназначенный для практических занятий и упражнений по обнаружению, изъятию, фиксации и исследованию доказательств» [6].

Объекты, размещенные на нем, позволяют имитировать обстановку проведения различных следственных и иных процессуальных действий, обучать оценке следов в комплексе и т. п. Полигон создается в помеще-