

лялось их распределение по торговым точкам? Кому передавались полученные в результате продажи наркотиков денежные средства? При каких обстоятельствах проведено их задержание?

Предмет допроса членов криминальных формирований, занимающихся непосредственным ввозом наркотических средств, состоящих из лиц среднеазиатских и кавказских национальностей, включает ответы на следующие вопросы: гражданами какого государства они являются, каково их постоянное или временное местожительство? Какова цель приезда в Республику Беларусь? Кому они передавали ввезенные на территорию республики овощи и фрукты? Чем можно объяснить факт обнаружения наркотических средств у лиц, с которыми они контактировали при ввозе овощей и фруктов? Как давно, контрабандой каких видов наркотических средств занимаются, где, от кого их получили, как часто, на каких транспортных средствах пересекали границу Республики Беларусь с целью ввоза наркотиков, каким способом осуществлялась их маскировка? Каким образом и с кем производился расчет за ввозимые наркотические средства? Кто является организатором данного вида противоправной деятельности, какова схема поставок наркотических средств на территорию Республики Беларусь? Где, от кого были получены наркотические средства, по факту обнаружения которых проведено задержание? Кому они обязаны передать подлежавшие перемещению через границу наркотики?

Члены преступных сообществ, занимающиеся ввозом наркотических средств на территорию Республики Беларусь, в большинстве случаев все свои перемещения объясняют спецификой торгово-посреднической деятельности. Их показания о контактах с теми или иными лицами дают представление о широте их связей, позволяют определить круг лиц, в отношении которых необходимо проводить комплекс оперативно-розыскных мероприятий с целью установления их причастности к незаконному обороту наркотических средств.

Использование комплексов оперативно-розыскных мероприятий и следственных действий, направленных на выявление и изобличение субъектов незаконного оборота наркотических средств, позволяет устанавливая нелегальные каналы ввоза наркотиков, пути их распространения на территории государства, способы и приемы дальнейшей реализации, а также объективную общественную опасность членов преступных сообществ, вовлеченных в систему данного вида противоправных деяний.

Библиографические ссылки

1. Басецкий, И.И. Организованная преступность : монография / И.И. Басецкий, Н.А. Легенченко. 2-е изд., испр. и доп. Минск : Акад. МВД Респ. Беларусь, 2002.
2. Боков, А.В. Организация борьбы с преступностью : монография / А.В. Боков. М. : ЮНИТИ-ДАНА, Закон и право, 2003.
3. Волчеккая, Т.С. Ситуационный подход в практической исследовательской криминалистической деятельности : учеб. пособие / Т.С. Волчеккая. Калининград : Изд-во КГУ, 2001.
4. Купрейчик, С.К. Особенности расследования незаконного оборота наркотических средств : монография / С.К. Купрейчик. Минск : Акад. МВД Респ. Беларусь, 2003.
5. Меретуков, Г.М. Криминалистические проблемы борьбы с наркобизнесом организованных преступных групп / Г.М. Меретуков. М. : Акад. МВД РФ, 1995.
6. Предупреждение, выявление и расследование преступлений, связанных в незаконным оборотом наркотиков, совершенных на территории нескольких государств – участников СНГ : учеб.-метод. пособие / В.А. Верещагин [и др.]. М. : ВНИИ МВД России, 2005.
7. Проблемы совершенствования деятельности правоохранительных органов в борьбе с незаконным оборотом наркотических средств и психотропных веществ : сб. материалов науч.-практ. конф. / под общ. ред. И.И. Басецкого. Минск : Акад. МВД Респ. Беларусь, 2004.

*О.И. Левшук, адъютант НПФ Академии МВД
Республики Беларусь*

ИСТОРИЯ РАССЛЕДОВАНИЯ КРАЖ ИМУЩЕСТВА ГРАЖДАН НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ НА ТЕРРИТОРИИ РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ

Приведены статистические данные Штаба Отдельного корпуса жандармов, свидетельствующие о том, что в 1896 г. из общего количества зарегистрированных краж 50,5 % составляли хищения личного имущества, совершаемые на станциях, в пассажирских поездах. Условиями, способствовавшими совершению краж, являлись ненадлежащая организация пассажирских перевозок, невыполнение некоторыми служащими железных дорог своих служебных обязанностей по наблюдению за пассажирами, возложение на унтер-офицеров начальниками отделений жандармских железнодорожных управлений функций, не входящих в их компетенцию. Расследование уголовных дел о хищениях частной собственности на железных дорогах зависело от полноты произведенного дознания чинами железнодорожной полиции и умения грамотно составлять протоколы проведенных следственных действий в отсутствие судебного следователя. Обозначены недостатки, имевшие место в практической деятельности следователей и жандармов, в ведении которых находились железные дороги.

Первым шагом по преобразованию полицейских органов стали выведение в 1860 г. из их компетенции функции расследования уголовных дел и передача ее судебным учреждениям, членами которых являлись следователи. Каждый судебный следователь имел свою территорию обслуживания, то есть участок местности. Если на нем совершалось какое-либо преступление, обнаруживалось или скрывалось подозреваемое (обвиняемое) лицо, следователь приступал к производству следствия. Предварительное расследование могло быть начато при наличии признаков преступления (оснований) и законных поводов: объявлений и жалоб частных лиц; сообщений полиции, присутственных мест и должностных лиц; явки с повинной; возбуждения дела прокурором и по непосредственному усмотрению судебным следователем [15, с. 150]. Общая задача предварительного следствия сводилась к сбору по уголовному делу доказательств, свидетельствующих о наличии или отсутствии признаков преступления, виновности либо невиновности лица.

Самыми распространенными преступлениями, совершаемыми на железных дорогах Российской империи, являлись кражи. Согласно статистическим данным Штаба Отдельного корпуса жандармов, в 1896 г. общее количество их составило 14 830: в пассажирских поездах – 3324, на станциях – 4169 [5, с. 46]. Преступники посягали на ручную кладь, под которой понимались мелкие и легко переносимые вещи, бесплатно перевозимые, сохранность которых обеспечивали сами пассажиры и железная дорога [8, с. 60]. По указанию министра путей сообщения на железнодорожных станциях создавались камеры для временного хранения личных вещей пассажиров продолжительностью трое суток. Данная услуга была платной, и ответственность за целостность и сохранность сдаваемого имущества возлагалась не на железную дорогу, а на артельщиков либо надежных и добросовестных станционных служащих, за которыми начальником станции велось наблюдение для предупреждения хищений. Судебные следователи в процессе своей деятельности часто прибегали к помощи жандармской железнодорожной полиции, чины которой осуществляли дознание, проводили следственные действия, выполняли отдельные поручения должностных лиц, ведущих предварительное следствие.

Дознание представляло собой «...собрание первоначальных сведений о преступлении, дающих возможность судить, какого именно рода это преступление, кому оно подсудно и имеется ли в виду виновный в его совершении...» [6, с. 19]. Только после проведенной проверки в ходе дознания первичных сведений о совершенной краже на станции или в пути следования поезда, установления их достоверного источника и наличия признаков преступления полиция уведомляла о произошедшем судебного следователя, передавая последнему собранные материалы, необходимые для начала следственного или инквизиторского судопроизводства. При этом розыск преступника и украденных вещей не приостанавливался. Если имелись обстоятельства, препятствующие сообщению о хищении вещей следователю, то жандарм в течение суток уведомлял в устной или письменной форме лицо прокурорского надзора о таковых причинах с указанием ставших известными обстоятельств совершения кражи.

Когда хищение частной собственности совершалось на станции или в поезде, станционный жандарм вел наблюдение за гражданами, пребывающими и находящимися на станции, сообщал по телеграфу или телефону в местную сыскную полицию на ближайšie железнодорожные станции, посадился в отходящий поезд. Розыск вещей в поезде осуществлялся при содействии поездного слуги и по возможности с участием потерпевшего. Уличенное в краже лицо жандармы задерживали и передавали в местную полицию на ближайшей станции, а обнаруженные при нем или путем розыска похищенные вещи передавались суду или следователю для принятия решения о возврате их собственнику или приобщения к делу в качестве вещественных доказательств. Если личный обыск подозреваемого не приносил никакого результата, но при этом полиция располагала сведениями о его причастности к преступному событию, то данное лицо подвергалось задержанию до установления его виновности в ходе дознания.

При производстве дознания определялась подсудность краж, которая зависела от места, времени, способа совершения; звания подозреваемого; повторности действий; стоимости похищенного. Так, кражей в пути признавалось хищение кошелька из кармана одежды пассажира, следовавшего в вагоне поезда, или во время остановки его на промежуточной станции. Хищение кошелька у пассажира, вышедшего на платформу, берущего билет в кассе, а также по прибытии на станцию назначения поезда относилось к простой краже. Если стоимость украденного не превышала 300 р., то кража была подведомственна мировому судье, а если сумма похищенного была выше – окружному суду [2].

Розыск вещей, не обнаруженных в пределах станции, продолжался за полосой отчуждения. От правильного выбора действий чинов полиции, учета сложившейся ситуации и быстроты реагирования на произошедшее зависело раскрытие краж имущества граждан, совершаемых на железных дорогах.

Так, 15 декабря 1878 г. с заявлением о хищении из зала третьего класса тюка домашних вещей на сумму 300 р. обратилась пассажирка – вдова священника Агеевичева – к унтер-офицеру станции Кос-

сово К. Иванову. Последний, сразу расспросив служащих об известных им обстоятельствах произошедшего, разослал их по направлению дороги. Сам же, взяв крестьянина с лошадью, отправился в погоню за вором, которого догнал в восьми верстах от станции. У преступника при себе находилась часть похищенных вещей, а другая часть была найдена закопанной в снегу вблизи станции [12, с. 27].

Действия по розыску чины полиции описывали в акте дознания, представляющем собой рассказ о происшествии с изложением информации о лицах, чьи показания являются значимыми для следствия, и их содержания; источников, из которых следователь может получить доказательства. Однако судебные следователи неоднократно жаловались на то, что некоторые начальники отделений и унтер-офицеры жандармских полицейских управлений железных дорог при составлении протоколов дознаний не указывали постоянное место жительства, прописку, полные данные лиц, участвующих в деле, ограничиваясь лишь указанием их фамилии и занимаемой должности на железной дороге, поэтому следователи часто не могли разыскать интересующее их лицо. Для ознакомления с требованиями, предъявляемыми к составлению актов дознания, малограмотные жандармы направлялись в школу, где их этому обучали.

С передачей материалов дознания судебному следователю железнодорожная жандармская полиция прекращала свои действия по следствию до получения от него отдельного поручения. Однако в практике имели место случаи пререканий жандармов на железных дорогах со следователями при исполнении поручений о розыске. Такие поручения предъявлялись непосредственно самим жандармам вопреки представлению Министерства юстиции и шефа жандармов от 26 марта 1871 г. № 5945, в котором говорилось, что судебный следователь мог требовать производства дополнительного дознания или собирания справок только через лиц прокурорского надзора. Как отмечал в своей статье В.В. Давыдов, в этом случае прокурор выступал в роли «передаточной инстанции», затягивая при этом следствие, хотя следователь, производивший расследование по делу о преступлении, совершенном на железных дорогах, находился на более близком расстоянии от чинов жандармской железнодорожной полиции, нежели прокурор либо его товарищ [1]. Однако такое положение оставалось неизменным.

Чины жандармской железнодорожной полиции наделялись правом проведения следственных действий: осмотров, освидетельствований, обысков, выемок, формальных допросов в случае невозможности прибытия судебного следователя к месту кражи, вероятности уничтожения следов преступления, усмотрения полицией совершающегося или совершившегося хищения частной собственности граждан на объектах железнодорожного транспорта. Для проведения каждого следственного действия требовалось вынесение мотивированного постановления с указанием в нем причины замены чином полиции следователя, а ход и результаты его осуществления отражались в протоколе.

Выявленные начальником Штаба Отдельного корпуса жандармов в ходе проверок делопроизводства жандармских полицейских управлений недостатки свидетельствовали о том, что протоколы следственных действий составлялись не на бланках, а на простой бумаге с приложением к особым рапортам, адресованным непосредственным начальникам отделений, часто помещались в один протокол с дознанием, а не отдельно, как требовалось; числа в протоколах писались цифрами, а не прописью; не указывались данные кондукторов, истопников, смазчиков, сопровождавших поезда, где совершалась кража; неясно вносились либо вообще не отражались показания лиц, могущих дать сведения об обстоятельствах произошедшего, преступнике, разыскиваемом имуществе; не подробно расспрашивались потерпевшие. В противоречие ст. 261 Устава уголовного судопроизводства унтер-офицеры направляли материалы, собранные в ходе дознания, чинам общей полиции для дальнейшего производства и направления в мировые судебные учреждения, когда это могли делать только начальники отделений. Для прекращения дознания в порядке ст. 263 Устава уголовного судопроизводства они самостоятельно передавали его прокурору, что было не допустимо. Кроме того, жандармы проводили осмотры и обыски в местностях, расположенных вне полосы отчуждения железной дороги, что входило в обязанности сельской и общей полиции [10, с. 82–83]. В ходе проводимой проверки было выявлено, что в одном из отделений при производстве дознания о краже осмотр проводился без участия понятых, а в другом – при обыске в качестве понятых участвовали унтер-офицеры данного отделения. Отмечалось, что дознание во многих отделениях жандармских полицейских управлений железных дорог осуществлялось неполно, без выяснения существа дела.

Порой игнорирование жандармами железных дорог установленных правил и халатное отношение к исполнению своих обязанностей приводило к неизгладимым последствиям. Так, унтер-офицер М. Мурмило, не дождавшись судебного следователя Смоленского окружного суда, к которому привел Мининзона, подозреваемого в краже вещей, уходя, оставил последнего письмоводителю вместо передачи преступника земской полиции. Мининзон, воспользовавшись данной ситуацией, скрылся в неизвестном направлении [12, с. 4]. Следует отметить, что наряду с осуществлением возложенных обязанностей, жандармы исполняли не свойственные им функции. Последние прислуживали некото-

рым начальникам отделений в качестве дворников и лакеев, что, безусловно, сказывалось на служебной деятельности [11, с. 11].

Судебный следователь, усмотрев поводы и основания к началу следствия в материалах дознания о краже, приступал к расследованию уголовного дела. В процессе следствия он выяснял следующее: где совершена кража (в пути следования поезда, на станции); открыты или взломаны запоры, замки, при помощи каких подручных средств (подобранных ключей, отмычек); какова стоимость похищенного (если предметом посягательства были деньги, то в какой сумме); кто причастен к краже; впервые или повторно изобличено лицо в краже. Если похищались документы, следовало выяснить, намеренно ли они были похищены или случайно оказались с украденными вещами.

Алгоритм следственных действий по делам рассматриваемой категории преступлений выглядел следующим образом: допрос потерпевшего об обстоятельствах совершения кражи, о подозреваемом лице и основаниях такого подозрения, индивидуальных особенностях похищенного для принятия мер к его поиску; осмотр места кражи (проводился, когда появлялись сомнения в способе совершения, например, в проникновении вора в конкретное помещение); допрос свидетелей; допрос лиц, указанных обвиняемым в качестве свидетелей, для подтверждения алиби последнего.

Определение стоимости похищенного имущества осуществлялось ценовщиками либо лицами, имеющими такого рода сведения, по рыночной цене. Когда розыск украденного не приносил никаких результатов, однако имелось обоснованное предположение о его стоимости свыше 300 р., дело передавалось в суд [3]. В практике имели место случаи, когда следователи окружных судов, передавая мировым судьям уголовные дела по принадлежности, сообщали лицу прокурорского надзора об этом в уведомлении без указания причин такой передачи вместо вынесения мотивированного постановления с направлением его копии надзирающему прокурору либо его товарищу.

Вызов к судебному следователю обвиняемых, свидетелей осуществлялся по повесткам, которые направлялись через посыльных либо полицию. Повестки служащим железных дорог, должности которых означались в особом расписании, составляемом по взаимному соглашению министров путей сообщения и юстиции, доставлялись к их непосредственному местному руководству не позже чем за семидневный срок до дня явки в судебное учреждение. Судебным следователям разрешалось передавать повестки о вызове работников железных дорог начальнику ближайшей станции одной из подчиненных инспектору дорог. На начальников станций, получивших такие повестки, возлагалась обязанность безотлагательного доставления их инспектору дороги. Вместе с тем начальники отделений, получавшие повестки, адресуемые железнодорожным служащим, несвоевременно передавали их, что затягивало срок следствия, который составлял один месяц [11, с. 53]. Нередко в качестве свидетелей вызывались лица, чьи показания были несущественными для дела. Они включались в составляемый прокурором список вызываемых в суд граждан. Своей неявкой затягивали разрешение дела.

Не позже суток с момента явки или привода обвиняемого в краже лица следователь его допрашивал, предварительно установив личность и разъяснив суть предъявляемого обвинения. Если возраст допрашиваемого имел важное значение для дела и определения наказания, сведения о времени рождения черпались из метрических книг, хранившихся в приходской церкви или в местной духовной консистории, либо из ревизских сказок или других документов, а за неимением их – посредством освидетельствования через судебного врача. По окончании предварительного следствия судебный следователь знакомил обвиняемого с делом, выясняя наличие у него дополнительных доказательств. После объявления всем участвовавшим в деле лицам об окончании следствия он направлял производство работнику прокурорского надзора, который на основании собранных следствием материалов составлял обвинительный акт, список лиц, подлежащих вызову в суд, и передавал дело для судебного рассмотрения.

За правильностью и полнотой производства предварительного расследования осуществлялся прокурорский и судебный надзор. Прокуроры и их товарищи наделялись правом присутствовать при следственных действиях, о месте и времени проведения которых следователи уведомляли их заранее. Однако лица прокурорского надзора не могли требовать письменных сведений о положении производимых следствий, так как «...всякий письменный ответ, отвлекая следователя от исполнения прямых его обязанностей, без сомнения, задерживает следствие...» [6, с. 126]. Исключения составляли арестантские дела.

Лица прокурорского надзора имели право предлагать следователю приступить к расследованию. Однако последний мог самостоятельно, не дожидаясь прокурорского требования, при наличии законного повода и достаточного основания приступить к его ведению. О причинах неисполнения требования о производстве следствия следователь уведомлял прокурора с одновременной передачей ему дела, а последний, в свою очередь, не согласившись с заключением следователя, вносил протест в суд. О прекращении уголовного дела или уголовного преследования следователь сообщал суду через

прокурора, так как это решение зависело от судебного ведомства. О начале следствия не по сообщению полиции и не по жалобе частного обвинителя следователь уведомлял прокурора для установления за следствием надзора. Исполняя законные требования прокурора, касающиеся исследования преступления и сбора доказательств, судебный следователь делал отметки в протоколах о мерах, принятых по его указаниям. В практике встречались случаи возвращения дела следователям на дополнительное расследование ввиду «небрежности и желания сбыть дело с рук» [4].

Поверхностное расследование уголовных дел о кражах, совершаемых на железных дорогах Российской империи, было вызвано недостатком числа участков судебных следователей в конкретной местности в соотношении с количеством проживающего населения [13]. Самое большое число «неоконченных следствий» приходилось на г. Минск, Слуцкий и Игуменский уезды. Так в 1864 г. в Минске на 30 тыс. жителей приходился один судебный следователь, в то время как число поступивших дел составляло 300. Безусловно, на сроки расследования оказывало влияние топографическое расположение участков, например болотистая или поросшая кустарником местность [13, с. 9].

Уровень работы чинов жандармской железнодорожной полиции в борьбе с кражами имущества граждан признавался низким. Часто похитители оставались неустановленными, что обуславливалось недостаточностью принимаемых к их розыску мер, отсутствием в составе жандармерии специальных оперативно-розыскных подразделений, невнимательностью к пассажирам кондукторов, которые не только не содействовали предупреждению хищений вещей и к задержанию виновных, но узнавали о произошедшем последними, а также их отсутствием на своих рабочих местах и скоплением в служебных отделениях поездов.

В целях предупреждения краж на железнодорожных станциях жандармы постоянно наблюдали за передвижением граждан, в необходимых случаях собирали справки о подозрительных лицах. Бывали случаи, когда под видом багажа пересылались похищенные вещи, поэтому чинов полиции обращали особое внимание на сдачу вещей и при необходимости вскрывали багаж, если имелось на то законное основание. При наличии повода телеграфировали жандарму станции назначения для установления получателя багажа.

Чинов полиции, сопровождая поезда в ночное и дневное время, следили за пассажирами, выпрыгивавшими на ходу из поезда, в частности на участках скрещивания поездов, выбрасывавшими вещи через окна, с последующим уведомлением об этом жандармов ближайших станций. Начальники казенных, директора и управляющие частных железных дорог проводили беседы с кондукторами и проводниками пассажирских поездов о привлечении их к ответственности за ненадлежащее исполнение своих служебных обязанностей. В целях обеспечения бдительной службы кондукторов на некоторых железных дорогах велись особые книги, где указывались данные кондукторов, сопровождавших поезд, в котором совершалось хищение. Это позволяло определить вину кондуктора в произошедшем.

Таким образом, рост числа краж обуславливался прежде всего ненадлежащей организацией пассажирских перевозок. Высочайшая учрежденная комиссия для исследования железнодорожного дела в России выделяла в докладах о пассажирском движении условия, способствовавшие совершению хищений вещей у пассажиров: плохое освещение вокзалов, вагонов поездов, непригодность запирающих устройств вагонов, приспособлений для ручной клади [7]. На некоторых железных дорогах двери вагонов в пассажирских поездах для входа людей открывались только после второго звонка, что вызывало поспешность и тесноту при посадке. Это в своих преступных целях использовали злоумышленники.

Направление расследования дел о кражах частной собственности граждан, совершаемых на железных дорогах, зависело от качества проведенного чинами жандармской полиции дознания. Однако многие из них являлись малограмотными и выполняли не свойственные им функции, что, безусловно, сказывалось на служебной деятельности. Несоразмерность числа следственных участков к количеству местного населения, а также топографическое расположение, способствовали продлению срока следствия по делам о кражах и поверхностному их расследованию.

Библиографические ссылки

1. Давыдов, В.В. Несколько слов по поводу участия железнодорожной жандармской полиции в производстве предварительного следствия / В.В. Давыдов // Журнал Министерства юстиции. 1896. № 9.
2. Долопчев, В. Участие полиции в производстве уголовных дел. Руководство для чинов полиции / В. Долопчев. 4-е изд., пересмотр. и доп. Варшава, 1914.
3. Жеребцов, В.О. Предварительное следствие. Практическое пособие для начинающих судебных следователей, кандидатов на судебные должности и чинов полиции / В.О. Жеребцов. 2-е изд., перераб. и доп. СПб., 1911.
4. Квачевский, А. Участие прокурорского надзора в предварительном следствии (из неизданного сочинения) / А. Квачевский // Юрид. вестн. 1868. № 12.

5. Литвинов, Н.Д. Противодействие терроризму на железных дорогах Российской империи : сб. док. и материалов / Н.Д. Литвинов, Ш.М. Нурадинов. М. : Голос, 1999.
6. Макалинский, П.В. Руководство для судебных следователей, состоящих при окружных судах / П.В. Макалинский. 5-е изд. (посмертное), доп. В.П. Ширковым. СПб., 1901.
7. Общий свод главнейших недостатков по пассажирскому движению, обнаруженных при местном исследовании дорог и при разборе заявлений, в подкомиссии поступивших // Высочайше учрежденная комиссия для исследования железнодорожного дела в России : доклад о пассажирском движении. СПб. : Типо-Литография Д.И. Шеметкина, 1881.
8. Общий Устав Российских железных дорог / сост. А.А. Фруктов // Свод законов Российской империи. СПб. : Сенат. тип., 1913. Т. 12. Ч. 1.
9. Приказы Жандармского полицейского Управления Митаво-Риго-Елецкой и Московско-Смоленской железных дорог // Нац. ист. архив Респ. Беларусь. Ф. 3365. Оп. 1. Д. 2.
10. Приказы начальника Штаба Отдельного корпуса жандармов об обследовании жандармских полицейских управлений железных дорог, правилах по делопроизводству и циркуляры Минского жандармского полицейского управления железных дорог по этим вопросам с 20.10.1885 г. по 30.07.1900 г. // Нац. ист. архив Респ. Беларусь. Ф. 1217. Оп. 1. Д. 12.
11. Приказы по Минскому жандармскому полицейскому управлению железных дорог с 01.05.1873 г. по 31.12.1877 г. // Нац. ист. архив Респ. Беларусь. Ф. 1217. Оп. 1. Д. 1.
12. Приказы по Минскому жандармскому полицейскому управлению железных дорог с 01.05.1873 г. по 31.12.1877 г. // Нац. ист. архив Респ. Беларусь. Ф. 1217. Оп. 1. Д. 2.
13. Судебно-статистические сведения и соображения о введении судебной реформы по Минской губернии (1863–1864 гг.) // Нац. ист. архив Респ. Беларусь. Ф. 8503. Оп. 1.
14. Тимофеев, Л. Обязанности жандармской железнодорожной полиции по жандармско-полицейской части / Л. Тимофеев. СПб., 1912.
15. Устав уголовного судопроизводства / Российское законодательство X–XX вв. Судебная реформа : в 9 т. / отв. ред. Б.В. Виленский. М. : Юрид. лит., 1991. Т. 8.

*И.И. Лузгин, старший преподаватель
кафедры криминалистики и уголовного
права Полоцкого государственного уни-
верситета*

СОВРЕМЕННЫЕ АСПЕКТЫ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ РЕШЕНИЙ КРИМИНАЛИСТИЧЕСКИХ ЗАДАЧ

Рассмотрены некоторые аспекты методологических вопросов реализации потенциальных возможностей технологических решений криминалистических задач. Вопрос представлен и рассматривается с точки зрения влияния и использования их методологического аспекта на современный уровень организации и совершенствования технико-криминалистического обеспечения правоохранительной деятельности как одного из путей расширения и объективизации доказательственной базы процесса доказывания. Предложены пути совершенствования технико-криминалистического обеспечения правоохранительной деятельности на основе комплексных решений и применения в его системе современных технологий.

Криминалистический аспект проблемы повышения уровня раскрываемости преступлений заключается не только в изменении структуры и динамики преступности, но и в том, что современная преступность приобретает новые черты. Изменение интеллектосодержательности и наукоемкости воплощенных в технические решения конкретных предметов и объектов посягательства, включенных во взаимозависимые и взаимосвязанные нелокальные системы, как и характер достижения и реализации преступных намерений и их направленность, образуют новый характер и уровень отображения вне информационно-следовой картины отображения материальной структуры преступления. Требуя соответствующего уровня ее восприятия и осмысления характера взаимодействия данных структур в целях разработки технико-криминалистических средств (ТКС) системы технико-криминалистического обеспечения (ТКО) раскрытия и расследования преступлений, адаптированных к современным условиям ее целевого использования, и принятия в связи с этим соответствующих организационно-методических и управленческих решений по ее практической реализации [11, с. 9–27]. Это вытекает из очевидности и продуктивности криминалистического восприятия не только комплексности идентификационных полей информационного потока, но разнородности и разноуровневости их взаимодействий [4, с. 10; 8, с. 164–167]. В то же время существование любого идентифицируемого объекта предполагает его аутентичность (в пространстве и во времени), характер образования и обеспечивающую структуру его идентификационных уровней и полей (в принципе в целях повышения идентификационных качеств объектов возможно создание и использование «наведенных»