

5. Шин, Г.А. Экологическая преступность и ее предупреждение в Кыргызской Республике : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08 / Г.А. Шин ; Акад. МВД Кыргыз. Респ. – Бишкек, 2013. – 23 с.
6. Ждан, В.Н. Актуальные вопросы криминологической характеристики экологических преступлений / В.Н. Ждан // Молодой ученый. – 2013. – № 4. – С. 387–393.
7. Жевлаков, Э.Н. Уголовно-правовая охрана окружающей среды в Российской Федерации : в 2 ч. / Э.Н. Жевлаков. – М. : Изд-во НИИ Ген. прокуратуры, 2002. – Ч. 1. – 122 с.
8. Бахмудов, З.Б. Проблемы латентной экологической преступности : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08 / З.Б. Бахмудов ; Дагест. гос. ун-т. – Махачкала, 2006. – 26 с.
9. Тисленко, Д.И. Экологический терроризм : монография / Д.И. Тисленко. – М. : Юрлитинформ, 2013. – 208 с.

Дата поступления в редакцию: 23.06.17

M.A. Kravtsova, *Candidate of Juridical Sciences, Associate Professor at the Department of Economic Security of Academy of the MIA of the Republic of Belarus*

ENVIRONMENTAL CRIME AS A THREAT OF ENVIRONMENTAL SAFETY

The article deals with environmental crime as a threat to environmental safety. It is concluded that an environmental crime – one of the most dangerous types of illegal behavior of the individual, the result of which will always be a violation of human rights to environmental safety.

Keywords: environmental security, crime, the environment, national security.

УДК 343.123.1

О.И. Левшук, кандидат юридических наук, доцент кафедры административной деятельности органов внутренних дел факультета милиции Академии МВД Республики Беларусь
(e-mail: Olga62122@mail.ru);

М.А. Кравцова, кандидат юридических наук, доцент кафедры экономической безопасности Академии МВД Республики Беларусь
(e-mail: marina-005@tut.by)

ПРОИЗВОДСТВО ДОЗНАНИЯ ПО УГОЛОВНЫМ ДЕЛАМ О КРАЖАХ ЛИЧНОГО ИМУЩЕСТВА НА ОБЪЕКТАХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

В двух частях

Часть 2

Рассматриваются особенности производства дознания по уголовным делам о кражах личного имущества граждан на железнодорожных объектах в послевоенный период (1947–1990 гг.). Анализируется процесс становления и развития следственных подразделений в послевоенный период. Акцентируется внимание на положительных результатах предпринятых мер по совершенствованию следственной практики.

Ключевые слова: транспортная милиция, кражи личного имущества, следственное подразделение, пассажиры, служащие транспорта.

Первая пятилетка после окончания Второй мировой войны стала тяжелым периодом в истории человечества. Восстановление из руин территории Беларуси явилось первоочередной задачей, на реализацию которой были направлены основные силы и средства. В этот период также проводилось реформирование государственных органов, и правоохранительных в том числе.

В 1947 г. транспортная милиция Беларуси вошла в состав Министерства государственной безопасности (МГБ) СССР, а в управлениях охраны МГБ на Белорусской, Брест-Литовской, Западной железных дорогах имелись следственные и уголовно-розыскные отделы. Несмотря на сложность обстановки, вызванной большим количеством преступлений, работники милиции быстро реагировали на совершавшиеся кражи имущества пассажиров, раскрывая их по горячим следам.

Так, в 50-х гг. XX в. ЦК КПСС особое внимание уделял борьбе с хулиганством и хищениями социалистической собственности. При этом советское правительство отмечало недостатки работы милиции: низкий уровень раскрываемости преступлений и розыска криминальных элементов; медлительность и волокита в производстве следственных действий. Так, XXIII съезд КПСС обяза-

вал органы правопорядка выявлять причины и условия совершения уголовно наказуемых деяний, устранять их новыми средствами, активно вести борьбу с преступностью в целом. Министр внутренних дел СССР акцентировал внимание на взаимодействии транспортных и территориальных органов милиции по осуществлению взаимообмена информацией о преступлениях [1].

По официальным данным Дорожного отдела милиции за семь месяцев 1957 г. следователями и прокурорами было завершено производство по 11 уголовным делам о кражах личного имущества. При этом раскрываемость таких преступлений составляла 82 % общего количества и признавалась худшим результатом по сравнению с раскрытием разбоев и хищений грузов. Анализ служебных материалов, по которым было отказано в возбуждении уголовного дела, показал отсутствие точного учета заявлений о совершенных преступлениях, наличие в делах ложных фактов и формальности. Так, 31 января 1957 г. начальник поезда № 80 «Орша – Харьков» с участием проводников вагона и потерпевшего составили акт о задержании П.А. Авраменко, пытавшегося выйти из вагона с похищенным пальто. Задержанный был помещен в камеру предварительного заключения оперуполномоченным ж/д станции Могилев. Проводник вагона П.П. Коликова рассказала сотрудникам милиции о том, что задержанный ехал со своим товарищем, который спрыгнул на ходу с поезда в момент задержания П.А. Авраменко. Накануне на станции Ходосы было совершено ограбление пассажиров, к которому (по описанию пассажиров) были причастны П.А. Авраменко и его друг. Вместо возбуждения уголовного дела по данному факту оперуполномоченный линейного отдела милиции МВД станции Могилев Паков вынес постановление об освобождении задержанного. Опрошенный позже потерпевший Сергеев подтвердил факт хищения у него пальто. Тем не менее оперуполномоченный вынес постановление об отказе в возбуждении уголовного дела, с которым согласился прокурор участка. Такие случаи были не единичны. Так, 17 апреля 1957 г. начальнику милиции станции Осиповичи поступило заявление главного бухгалтера республиканской психоневрологической больницы А.Н. Алешкина о том, что при его возвращении из служебной командировки в поезде № 88 у него были похищены 800 рублей и паспорт. Не получив ответа на первое заявление, Алешкин повторно обратился по данному факту, после чего старший следователь милиции Мостович вынес постановление об отказе в возбуждении уголовного дела, мотивируя отказ незнанием потерпевшим места похищения вышеназванных вещей и лиц, конкретно им подозреваемых. Между тем Алешкин показал, что когда он выходил покурить, пиджак оставил в купе, где ехал только один пассажир, приметы которого он описал подробно. Однако его показания в полном объеме не были приняты во внимание следователем [2, с. 4, 8, 9].

Часто сотрудники милиции выезжали на места происшествий поздно, производили осмотр поверхностно и без применения научно-технических средств, не использовали при этом служебно-розыскных собак. Формальное проведение следственных действий вызывало волокиту, осложняло сбор доказательств, вело к необоснованному прекращению уголовных дел. Принятие в декабре 1958 г. Основ уголовного судопроизводства СССР и союзных республик и в 1960 г. УПК Республики Беларусь явилось основой правового обеспечения деятельности следственных подразделений органов прокуратуры и государственной безопасности [3]. Так, милиция имела право проводить только дознание, и анализ состояния уголовной преступности и борьбы с ней в рассматриваемый период свидетельствовал о низком уровне раскрытия краж государственного, общественного и личного имущества граждан на всей территории БССР. Таким образом, назрела необходимость проведения дактилоскопического учета, что настоятельно рекомендовалось использовать. Вместе с отмеченными КПСС в 50-е гг. XX в. недостатками в профилактической работе на участках Минской и Оршанской железных дорог, в раскрытии общественно опасных деяний, совершаемых преступниками-гастролерами, дельцами-расхитителями, подчеркивалась и активизация деятельности Дорожного отдела милиции и его органов в борьбе с преступностью и в работе по поддержанию общественного порядка в поездах и на станциях Белорусской железной дороги, а также по выявлению причин и условий, способствующих совершению противоправных действий. Отмечалась необходимость улучшения связи с общественностью и налаживания взаимодействия с добровольными народными дружинами, членами которых являлись работники железной дороги [4, 5]. В справке Белорусской транспортной прокуратуры от 4 июля 1959 г. отмечалось, что за первое полугодие 1959 г. прекращено только одно уголовное дело о краже личного имущества.

Всеми следователями выполнялись требования ст. 27 «Обязанность разъяснения и обеспечения прав участвующим в деле лицам» Основ уголовного судопроизводства (1958 г.), взаимоотношения между следователями, прокурорами и органами милиции носили деловой характер, указания следователей выполнялись органами милиции в полном объеме.

В 1963 г. следственные аппараты вошли в систему МООП БССР, что повлекло внесение в УПК БССР изменений, которыми расширялась подследственность органов ООП. В МООП БССР было образовано Следственное управление, а на Белорусской железной дороге – следственное отделение. Производство дознания возлагалось на органы уголовного розыска. С начальником следственного отделения или старшим следователем группы согласовывались вопросы, касающиеся возбуждения уголовных дел по заявлениям граждан или отказа в их возбуждении, проведения первоначальных следственных действий по делам о преступлениях, отнесенных к компетенции следователей органов ООП. Контроль за соблюдением законности, качеством расследования и его сроков, своевременностью передачи уголовных дел по подследственности следователям ООП возлагался на начальников Следственного управления отдела милиции на Белорусской железной дороге [6].

В указании № 33 от 8 июля 1963 г., адресованном начальникам отдела милиции МООП на Белорусской железной дороге, следственных отделов, отделений, старшим следователям следственных групп, говорилось о необходимости принятия органами дознания по поручению следователей МООП оперативно-розыскных мер для обнаружения преступников, если исчерпаны все возможности для собирания доказательств следственным путем. Производство по делам, по которым органам дознания давались такие указания, подлежало приостановлению. Если срок расследования истекал к моменту прекращения дела в отношении лица, привлеченного в качестве обвиняемого, за недоказанностью его участия в совершении преступления, выносилось одно постановление о прекращении дела в отношении этого лица и приостановлении производства [7].

В 1964 г. при расследовании уголовных дел следственными аппаратами МООП БССР укрывались от учета заявления граждан, допускались факты приобщения уголовных дел по нераскрытым преступлениям к другим уголовным делам для их сокрытия от учета. Имели место факты неисполнения следователями требований Инструкции Прокуратуры СССР об отражении в учетных материалах сведений о выявленных и раскрытых в ходе следствия дополнительных преступлениях. Министр ООП БССР акцентировал внимание на устранении существенных недостатков во взаимодействии территориальных и транспортных органов МООП БССР в борьбе с уголовной преступностью. Он отмечал ненадлежащее осуществление обмена информацией о готовящихся и совершенных преступлениях; лицах, склонных к их совершению; розыске преступников и похищенного имущества, маршрутах их передвижения; отсутствии интереса к состоянию преступности в соседних территориальных и транспортных органах. Не остались без внимания вопросы точного определения территории, на которой совершены преступления, как обстоятельства, влияющие на подследственность уголовных дел. Для улучшения работы в данном направлении предлагалось четко разграничивать территорию обслуживания, принимать неотложные меры по раскрытию преступлений, задержанию виновных лиц независимо от места совершения противоправного деяния [8, 9].

В это время самым распространенным видом преступлений являлись кражи личного имущества граждан, расследование которых не отличалось высоким качеством: не проводился системный анализ всех возможных версий по уголовным делам, что влекло приостановление расследования, считавшееся браком в работе. Также к сотрудникам следственного отделения МООП на Белорусской железной дороге предъявлялись требования: недопущение волокиты в работе, своевременное объявление розыска скрывшихся преступников, ответственное отношение к проведению следственных действий и оперативно-розыскных мероприятий, установление виновных лиц. Контроль за исполнением перечисленных требований возлагался на начальника отделения МООП [10].

МВД БССР, УВД облисполкомов и Мингорисполкома, выполняя постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 10 декабря 1965 г. «О мерах по улучшению работы следственного аппарата органов прокуратуры и охраны общественного порядка», ЦК КПБ и Совета Министров БССР от 24 февраля 1966 г. «О мерах по улучшению работы следственного аппарата органов прокуратуры и охраны общественного порядка Республики Беларусь», стали принимать меры по

обеспечению следственных подразделений квалифицированными специалистами. Количество следователей с высшим юридическим образованием по сравнению с 1966 г. увеличилось в 1968 г. на 16,3 % и составило 62,3 %. Вместе с тем существовала проблема в обеспечении следователей жильем и создании необходимых для работы условий.

В приказе Министра охраны общественного порядка БССР от 9 сентября 1966 г. № 160 отмечалось снижение качества следствия в первом полугодии 1966 г., о чем свидетельствовали многие факты: превышение двухмесячного срока следствия, низкий уровень профилактической работы, слабое использование технических средств и научных методов в практике. Во исполнение требований постановлений ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О мерах по усилению борьбы с преступностью» от 23 июля 1966 г. № 571 и ЦК КПБ и Совета Министров БССР «О мероприятиях по выполнению постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР № 571 от 23 июля 1966 г. «О мерах по усилению борьбы с преступностью» от 19 августа 1966 г. с учетом состояния следственной практики начальнику Дорожного отдела милиции МООП на Белорусской железной дороге было поручено разработать комплекс мероприятий по организации деятельности сотрудников следственных подразделений, повышению оперативности расследования уголовных дел и мастерства следователей, планированию их работы, применению научных методов и криминалистической техники, выявлению способствующих совершению преступлений причин и условий, совершенствованию взаимодействия в изобличении виновных лиц, искоренению бюрократизма, нарушений законности, халатного отношения к выполнению служебных обязанностей. По истечении двадцатидневного срока со дня совершения выявленного преступления работники следственных подразделений МООП на Белорусской железной дороге обязаны были докладывать в Управление ООП о причинах отсутствия результатов [11].

Согласно названным постановлениям осуществлялся и строгий отбор на должности следователей: принимались лица только с высшим юридическим образованием, в процессе практической деятельности сдававшие зачеты для проверки знания нормативных правовых актов. С целью улучшения качества расследования краж сотрудники проходили служебную подготовку, предполагающую освоение методики расследования различного вида хищений.

В 1967 г. следственный аппарат МООП на Белорусской железной дороге был передан в подчинение Следственному управлению МООП БССР. Приказом МВД БССР от 16 октября 1975 г. № 170 было утверждено Положение об организации следственного отделения на железнодорожном транспорте [12]. В это время в качестве основных направлений работы следственных подразделений и иных служб органов транспортной милиции рассматривались борьба с преступными посягательствами на личное имущество граждан, число которых резко возросло; взаимодействие транспортной милиции с территориальными органами, общественностью, рабочими и служащими вокзалов, членами поездных бригад; розыск преступников и похищенного по горячим следам; установление обстоятельств совершения краж, участие следователей в их раскрытии; соблюдение учетно-регистрационной дисциплины. Информацию о выявленных в процессе расследования причинах и условиях, способствовавших совершению краж, следователи направляли в управление железных дорог. Определенное количество их специализировались по линии борьбы с кражами личного имущества граждан. Следователи проводили беседы с пассажирами и служащими транспорта о предотвращении краж в пассажирских поездах, из автоматических камер хранения самообслуживания. Такие факты предавались огласке в средствах массовой информации. Но вместе с тем работники следственных подразделений при наличии явных признаков совершения краж уголовные дела не возбуждали, а передавали материалы в орган уголовного розыска для проведения проверки; нарушали сроки разрешения заявлений и проведения расследования; осуществляли незаконные аресты; выносили необоснованные постановления о прекращении уголовных дел о кражах личного имущества граждан [13].

Приказом МВД БССР от 6 января 1978 г. № 2 утверждено положение о Следственном отделе МВД БССР на транспорте, в соответствии с которым деятельность этого отдела строилась при взаимодействии с управлением транспортной милиции и территориальными органами внутренних дел. Следователям следственных аппаратов МВД БССР на транспорте передавались в ведение дела о преступлениях, совершенных несовершеннолетними [14]. Ввиду усложнения оперативной обстановки следственные подразделения на железнодорожном транспорте были укреплены. Меры по улучшению контроля за раскрытием и расследованием преступлений, обо-

снованностью приостановления и прекращения уголовных дел следователями и работниками дознания органов внутренних дел отражались в ведомственных нормативных актах, в соответствии с которыми прекращенные дела в обязательном порядке направлялись следователями транспортной милиции в следственные отделы и аппараты БУВДТ для проверки обоснованности принятого решения. При согласии с таким решением прекращенные дела передавались в информационный центр для сдачи в архив. По приостановленным уголовным делам в связи с неустановлением лица, подлежащего привлечению в качестве обвиняемого, и сокрытием обвиняемого от следствия составлялись справки, подлежащие хранению в секретариате Следственного отдела БУВДТ. Также предлагалось усилить прокурорский надзор и ведомственный контроль за деятельностью следственных органов, уделить внимание повышению профессионального уровня подготовки следователей транспортной милиции.

В конце 80-х гг. XX в. в следственной работе по-прежнему выявлялись некоторые пробелы. Часто прокуроры возвращали для производства дополнительного расследования в следственные подразделения уголовные дела, производство по которым было необоснованно прекращено. Руководители следственных органов не выполняли возложенных на них обязанностей: редко выезжали для участия в осмотрах мест совершения преступлений, организации первоначальных следственных действий; не контролировали процесс расследования; не обращали внимания на трудности в практической деятельности следователей. Предвзятость, обвинительный уклон, небрежность, низкий уровень профессионализма в работе по собиранию доказательств, ошибки в правовой оценке установленных фактов, отступление от процессуальных норм были характерными чертами следственной деятельности рассматриваемого периода. Одновременно участились случаи краж вещей у пассажиров в пути следования поездов, на станциях, что вызывало у населения тревогу, чему способствовали провоз безбилетных пассажиров (среди которых были преступники-гастролеры) и ненадлежащая организация борьбы с пьянством. Указанные положения нашли отражение в Приказе Прокуратуры БССР от 22 августа 1989 г. № 12 [15]. Для снижения количества названных преступлений, совершаемых в основном несовершеннолетними и лицами в состоянии алкогольного опьянения руководством милиции немедленно предпринимались меры по предупреждению краж, отражаемых в ведомственных актах. Для совершенствования процесса расследования краж на железнодорожном транспорте и предупреждения различного рода нарушений следователей направляли на обучение, ежегодные обучающие семинары и т. д.

Таким образом, этап становления и развития следственных подразделений в послевоенный период был достаточно сложным и многогранным. Производство по материалам и уголовным делам о кражах личного имущества на объектах железнодорожного транспорта иногда осуществлялось некачественно, отмечались факты волокиты и невыполнения требований законодательства, что неоднократно отмечалось в докладных записках, указаниях и предписаниях органов прокуратуры и руководства милиции. Вместе с тем предпринимавшиеся меры по совершенствованию следственной практики имели и положительные результаты: повысилась компетентность следователей, оптимизировался процесс производства по материалам и уголовным делам о кражах личного имущества на объектах железнодорожного транспорта.

Список использованных источников

1. Об усилении охраны общественного порядка и борьбы с хулиганством и уголовной преступностью на железнодорожном транспорте : приказ Нар. комиссара внутр. дел БССР от 25 дек. 1945 г. // Арх. МВД Респ. Беларусь. – Ф. 51. – Оп. 2. – Д. 5. – Л. 351.
2. Белорусская транспортная прокуратура (1948–1960 гг.) // Нац. арх. Респ. Беларусь. – Ф. 1237. – Оп. 1. – Д. 83. – Л. 4, 8, 9, 18.
3. Об утверждении Основ уголовного судопроизводства Союза ССР и союзных республик [Электронный ресурс] : Закон СССР от 25 декабря 1958 г. // КонсультантПлюс / ЗАО «КонсультантПлюс». – М., 2017.
4. О результатах проверки причин и неудовлетворительной раскрываемости отдельных преступлений на Белорусской железной дороге / Белорус. трансп. прокуратура // Нац. арх. Респ. Беларусь. – Ф. 1237. – Оп. 1. – Д. 83. – Л. 6.
5. О состоянии и мерах улучшения работы органов милиции на Белорусской железной дороге по предупреждению и раскрытию уголовных преступлений и охраны общественного порядка : приказ министра внутр. дел БССР от 2 июня 1960 г. // Арх. МВД Респ. Беларусь. – Ф. 50. – Оп. 2. – Д. 56. – Л. 148.

6. Об организации следственных аппаратов в системе МООП БССР : приказ министра ООП БССР от 18 июня 1963 г. // Арх. МВД Респ. Беларусь. – Ф. 50. – Оп. 2. – Д. 69. – Л. 2.
7. О порядке прекращения уголовных дел и приостановления производства : указание от 8 июля 1963 г. № 33 // Арх. МВД Респ. Беларусь. – Ф. 50. – Оп. 4. – Д. 39. – Л. 193.
8. Об улучшении взаимодействия территориальных и транспортных органов милиции МООП БССР в борьбе с уголовной преступностью и охране общественного порядка : приказ министра ООП БССР от 7 сент. 1964 г. // Арх. МВД Респ. Беларусь. – Ф. 50. – Оп. 2. – Д. 72. – Л. 365.
9. Обзор о недостатках в работе органов милиции и следственных аппаратов МООП БССР в учете уголовных преступлений, рассмотрении заявлений о правонарушениях : распоряжение министра ООП от 25 июня 1964 г. № 27 // Арх. МВД Респ. Беларусь. – Ф. 50. – Оп. 4. – Д. 40. – Л. 117.
10. О серьезных недостатках в деятельности органов ООП республики по уголовным делам, приостановленным в связи с нераскрытием преступлений и нерозыском скрывшихся преступников : приказ министра ООП БССР от 7 дек. 1965 г. // Арх. МВД Респ. Беларусь. – Ф. 50. – Оп. 2. – Д. 79. – Л. 173.
11. О задачах органов ООП по улучшению следственной работы в связи с постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 23.07.1966 г. «О мерах по усилению борьбы с преступностью» и постановлением ЦК КПБ и Совета Министров БССР от 19.08.1966 г. «О мероприятиях по выполнению постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР № 571 от 23.07.1966 г. «О мерах по усилению борьбы с преступностью» : приказ министра ООП БССР от 9 сент. 1966 г. № 160 // Арх. МВД Респ. Беларусь. – Ф. 50. – Оп. 3. – Д. 81. – Л. 246.
12. Положение о Следственном отделении Министерства внутренних дел БССР на транспорте : приказ МВД БССР от 16 окт. 1975 г. № 170 // Арх. МВД Респ. Беларусь. – Ф. 50. – Оп. 3. – Д. 106. – Л. 51.
13. О мерах по усилению борьбы с преступными посягательствами на личное имущество граждан на железнодорожном, воздушном и водном транспорте : приказ МВД БССР от 15 апр. 1976 г. // Арх. МВД Респ. Беларусь. – Ф. 51. – Оп. 2. – Д. 64. – Л. 85.
14. Положение о Следственном отделе Министерства внутренних дел БССР на транспорте : приказ МВД БССР от 6 янв. 1978 г. № 2 // Арх. МВД Респ. Беларусь. – Ф. 50. – Оп. 3. – Д. 114. – Л. 6.
15. 25 лет Белорусской транспортной прокуратуре (1980–2005) / редкол.: В.В. Алекаев [и др.]. – Минск, 2006. – 120 с.

Дата поступления в редакцию: 26.09.16

O.I. Levshuk, Candidate of Juridical Sciences, Senior lecturer at the Department of Administrative Activities of Bodies of Internal Affairs of the Faculty of Militia of the Academy of the MIA of the Republic of Belarus; **M.A. Kravtsova**, Candidate of Juridical Sciences, Senior lecturer at the Department of Economic Security of Academy of the MIA of the Republic of Belarus

INQUIRY AND INVESTIGATION OF CRIMINAL CASES INVOLVING THEFT OF PERSONAL PROPERTY RAIL FACILITIES (Part 2)

Discusses the features of production of inquiry on criminal cases about thefts of personal property of citizens on a railway objects in the post-war period (1947–1990). Analyzes the process of formation and development of investigative units in the postwar period. Measures to be taken to improve investigative practices in General gave positive results.

Keywords: transport police, thefts of personal property, investigative unit, passengers, employees of the transport.

УДК 343.985

И.В. Пахута, кандидат юридических наук, доцент кафедры криминалистики Академии МВД Республики Беларусь
(e-mail: pashutaiv@yandex.ru);

В.Н. Радоман, кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры экономической безопасности Академии МВД Республики Беларусь

КРИМИНАЛИСТИЧЕСКАЯ КЛАССИФИКАЦИЯ ПРЕСТУПЛЕНИЙ, СВЯЗАННЫХ С ПРОЦЕССОМ ВЗРЫВА

Анализируется проблема классификации преступлений, связанных со взрывом. Обосновывается необходимость осуществления классификации преступлений как одного из средств получения новых знаний об особенностях отдельных видов или групп общественно опасных деяний. Предлагается классификация рассматриваемых преступлений по уголовно-правовым, уголовно-процессуальным и криминалистическим