



**АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ
ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ
ПРЕСТУПЛЕНИЯМ
В СФЕРЕ СТРОИТЕЛЬСТВА**

**Материалы межкафедральной
конференции**

26 апреля 2018 года

**Санкт-Петербургский государственный
архитектурно-строительный университет, 2018**

Министерство образования и науки
Российской Федерации

Санкт-Петербургский государственный
архитектурно-строительный университет

**АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ
ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ ПРЕСТУПЛЕНИЯМ
В СФЕРЕ СТРОИТЕЛЬСТВА**

Материалы межкафедральной конференции

26 апреля 2018 года

Санкт-Петербург
2018

УДК 343.98.068

Актуальные проблемы противодействия преступлениям в сфере строительства: матер. межкафедральной конференции, 26 апреля 2018 года / под общ. редакцией И. И. Иванова; СПбГАСУ. – СПб., 2018. – 64 с.

ISBN 978-5-9227-0868-5

В Санкт-Петербургском государственном архитектурно-строительном университете 26 апреля 2018 года была проведена межкафедральная конференция. Цели конференции – обсуждение вопросов, связанных с актуальными проблемами современного права; совершенствование правового механизма обеспечения национальной безопасности в строительстве и на транспорте; разработка предложений и путей решения теоретических и практических проблем в предпринимательской деятельности.

В сборнике представлены статьи и тезисы докладов участников межкафедральной конференции: преподавателей и студентов.

Материалы печатаются в авторской редакции.

Редакционная коллегия:

И. И. Иванов (председатель)
Ю. И. Абраимова (ответственный редактор)

ISBN 978-5-9227-0868-5

© Коллектив авторов, 2018
© Санкт-Петербургский государственный
архитектурно-строительный университет, 2018

УДК 343.232

Юлия Игоревна Абраимова,
канд. юрид. наук
(Санкт-Петербургский государственный
архитектурно-строительный университет)
E-mail: abravitova@yandex.ru

Iuliia Igorevna Abravitova,
PhD of law.,
(Saint Petersburg State University
of Architecture and Civil Engineering)
E-mail: abravitova@yandex.ru

ОСОБЕННОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СПЕЦИАЛЬНЫХ ПОЗНАНИЙ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ УГОЛОВНЫХ ДЕЛ О ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ

FEATURES THE USE OF SPECIAL KNOWLEDGE IN THE INVESTIGATION OF CASES OF ROAD ACCIDENTS

Актуальность настоящей статьи обусловлена большим количеством дорожно-транспортных происшествий, в которых имеются пострадавшие, а также значительным ущербом экономике Российской Федерации. В статье рассматриваются вопросы, касающиеся специфики использования специальных автотехнических знаний при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Автором проводится анализ особенностей использования научных знаний в расследовании дорожно-транспортных происшествий; рассматриваются вопросы, связанные с участием специалиста при производстве следственных действий по уголовным делам о дорожно-транспортных преступлениях; дается характеристика развития научно-методических основ отдельных видов экспертного исследования по делам о дорожно-транспортных происшествиях; определяются организационные и методические недостатки практики производства судебных экспертиз по делам о дорожно-транспортных происшествиях.

Ключевые слова: дорожно-транспортные происшествия, специалист, судебная экспертиза, исследование, преступление.

The relevance of this article is due to the large number of road accidents, injuries, a huge damage to the economy of the Russian Federation. The article deals with the issues related to the specifics of the use of special automotive knowledge in the investigation of crimes related to the violation of traffic rules and the operation of vehicles. The author analyzes the features of the use of scientific knowledge in the investigation of road accidents; the issues related to the participation of a specialist in the production of investigative actions in criminal cases of road transport crimes are considered; the characteristic of the development of scientific and methodological foundations of certain types of expert research in cases of road accidents is given; organizational and methodological shortcomings of the practice of judicial examinations in cases of road accidents are determined.

Keywords: road traffic accidents, specialist, forensic examination, research, crime.

Расследование обстоятельств дорожно-транспортных происшествий представляет значительную сложность для принятия объективного решения, так как лежит на стыке различных наук, в частности, в области физики, химии, математики, медицины и, безусловно, юриспруденции. Кроме этого, на

сложность расследования таких уголовных дел оказывает влияние рост технической оснащённости автомобильного парка.

Известно, что именно осмотр места происшествия, особенно дорожно-транспортного, является краеугольным камнем в фундаменте всего расследования. Поэтому, добиваясь качественного осмотра места происшествия, может быть выполнена задача комплексного рассмотрения следственного действия с позиции уголовного процесса, криминалистики, медицины, психологии и т. д.

Как показывает анализ уголовных дел, на этом исключительно важном этапе расследования, допускается больше всего ошибок, выражающихся как в неверной оценке и интерпретации обнаруженных следов, так и в невозможности обнаружить значимые следы, имеющие отношение к исследуемому происшествию. Чаще всего указанные недочёты в первую очередь вызваны отсутствием в момент осмотра места происшествия специалиста, обладающего соответствующими навыками и оборудованием для решения задачи поиска, обнаружения, фиксации и, в необходимых случаях, изъятия необходимых следов.

Кроме того, проблемы, связанные с расследованием рассматриваемых уголовных дел, распространяются и на следующий этап – назначение экспертиз и исследований.

Значительным шагом вперед в решении вопросов, связанных с развитием состязательности в уголовном процессе, более полном использовании информации, полученной на различных этапах следственной и доследственной проверки, стало принятие законодателем в качестве доказательства – заключение специалиста. Однако введение нового вида доказательств повлекло за собой множество вопросов, которые в полной мере до настоящего времени не решены.

При расследовании дорожно-транспортных преступлений приходится выяснять ряд технических вопросов, относящихся к состоянию и эксплуатации транспортных средств, организации движения и действий участников. Поэтому для выяснения реальной действительности требуется использование широкого спектра специальных знаний из различных областей науки и техники. К ним относятся юриспруденция, криминалистика, медицина, психофизиология, конструкция, теория и расчет транспортных средств, проектирование строительства и эксплуатация дорог, организация и безопасность дорожного движения и т. д.

Использование достижений науки и техники широко применяется в судебной автотехнике для выявления, закрепления и исследования информации в целях установления фактических обстоятельств расследуемого дорожно-транспортного преступления. Судебная автотехника – это отрасль науки, построенная на базовых науках: математике, физике, теории и расчете транспортных средств и других. Эта отрасль науки регулируется нормами уголовного и гражданского права и процесса. Совокупность этих наук реализуется

при разработке методик экспертного исследования, призванных расширять возможность экспертизы, повышать уровень научной обоснованности выводов эксперта-автотехника.

Судебная автотехническая экспертиза в основном решает технические вопросы, связанные с транспортным средством, участвующим в дорожно-транспортном происшествии. Вопросы, решаемые этой экспертизой, можно разделить на три группы [1].

В первую группу входят вопросы, которые позволяют установить механизм происшествия. К ним относятся, например, скорость движения транспортного средства и пешехода к моменту происшествия, установление причинной связи между неисправностями транспортных средств и дорожным происшествием, установление причины заноса и опрокидывания транспортного средства и другие.

Во вторую группу входят вопросы, относящиеся к оценке действий водителя по обеспечению требований безопасности дорожного движения. Например, как следовало действовать водителю в конкретной ситуации с технической точки зрения и мог ли водитель предотвратить данное происшествие в данной ситуации и другие.

К третьей группе следует отнести вопросы, касающиеся установления причинной связи между действиями участников дорожно-транспортного происшествия и наступившими последствиями [2].

В настоящее время созданы теоретические основы этой отрасли знания, что дает возможность ее дальнейшего развития в разработках новых методик по совершенствованию вопроса технической возможности предотвращения водителем транспортного средства столкновения (наезда) путем экстренного торможения.

Кроме того сегодня существует методика по определению возможности объезда путем маневра неподвижного препятствия.

Однако, несмотря на определенные достижения, все еще недостаточно эффективно ведутся разработки в области определения времени реакции водителя при различных ситуациях дорожно-транспортного происшествия.

На время реакции водителя влияют все элементы системы: водитель, автомобиль, дорога, среда, поэтому целесообразно дифференцировать значение времени реакции в зависимости от типичных дорожно-транспортных ситуаций, характеризующихся определенными сочетаниями взаимосвязанных факторов этой системы.

На практике при расчетах эксперты, принимая усредненное значение времени реакции водителя, понимают, что эта величина не соответствует реальной объективной действительности. При заключении эксперта эта величина играет большую роль в технической возможности или невозможности предотвращения наезда на пешехода, столкновения с препятствием путем экстренного торможения.

Следователи и суды воспринимают эту усредненную величину времени реакции водителя как абсолютную и научно обоснованную. Хотя на эту ве-

личину времени реакции водителя и отсутствует соответствующий ГОСТ, но зато используется методическая рекомендация ВНИИСЭ[3], которая не может иметь объективную значимость. Современное состояние судебно-экспертной области знания свидетельствует о значительном расширении сферы использования специальных знаний в области расследования дорожно-транспортного преступления.

Так, в соответствии с материалом проверки КУСП № 10392 от 16.11.2015 года г. Пскова по факту совершения дорожно-транспортного преступления, а именно 23 сентября 2015 года около 20 часов 50 мин. в г. Пскове на ул. Ижорского Батальона у д. 10, произошло ДТП с участием автомобиля «Фольксваген Крафтер» государственный регистрационный знак «Н 163/60», под управлением гр. Н, и водителя мотоцикла «Сузуки» государственный регистрационный знак «З290 РУ/», под управлением гр. П. По данному факту была назначена автотехническая экспертиза. Одним из вопросов поставленных следователем перед экспертом был следующий вопрос: имел ли водитель мотоцикла «Сузуки» техническую возможность предотвратить ДТП в данной ситуации? Эксперт обосновал свой ответ на предоставленных ему материалах уголовного дела и, используя «Методические рекомендации по применению дифференцированных значений времени реакции водителя в экспертной практике» [3], ответил, что в данной ситуации время реакции водителя мотоцикла «Сузуки» составляет 1.2 сек. т. е. при заданных исходных данных водитель мотоцикла «Сузуки, не имел технической возможности предотвратить ДТП, а также не успевал даже среагировать на опасность для движения.

Представляется перспективным формирование частной методики экспертного анализа применительно к дорожно-транспортному преступлению, стимулирующего становление теории судебной экспертизы по уголовным делам данной направленности как самостоятельного научного направления, базирующегося на результатах интеграции криминалистической, инженерно-технической и других областей научного знания.

Литература

1. Ермаков Ф.Х. Технические особенности расследования и установления причин ДТП. Казань: Отечество, 2007. С.24.
2. Абрамочкин В.В. Расследование дорожно-транспортных происшествий: учебное пособие. М.: Щит-М, 2010. С. 28.
3. Городокин В.А. Использование специальных автотехнических знаний при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: Дис. ... канд. юрид. наук. Челябинск, 2009. С. 241.
4. Суворов Ю.Б. Применение дифференцированных значений времени реакции водителя в экспертной практике (методические рекомендации). ВНИИСЭ, Москва 1987 г. Одобрены Научно-методическим совком по САТЭ 20.11.86 г. используются в практической деятельности ЭКП МЮ и МВД России и стран СНГ.

УДК 343.232

Юлия Игоревна Абрамитова,
канд. юрид. наук,
Александр Эдуардович Калинович,
канд. юрид. наук, доцент
(Санкт-Петербургский государственный
архитектурно-строительный университет)
E-mail: kae.spb@yandex.ru
E-mail: abravitova@yandex.ru

Iuliia Igorevna Abravitova,
PhD of law.,
Alexander Eduardovich Kalinovich,
PhD of law., Associate Professor
(Saint Petersburg State University
of Architecture and Civil Engineering)
E-mail: abravitova@yandex.ru
E-mail: kae.spb@yandex.ru

АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ КВАЛИФИКАЦИИ ПРЕСТУПЛЕНИЙ, СВЯЗАННЫХ С НЕЗАКОННЫМ ПРИВЛЕЧЕНИЕМ ЗАСТРОЙЩИКОМ ДЕНЕЖНЫХ СРЕДСТВ ГРАЖДАН ДЛЯ ДОЛЕВОГО СТРОИТЕЛЬСТВА МНОГОКВАРТИРНЫХ ДОМОВ

ACTUAL QUESTIONS OF THE CRIME QUALIFICATION CONNECTING WITH THE ILLEGAL ATTRACTION OF CITIZENS' MONEY BY THE BUILDER FOR SHARING CONSTRUCTION OF THE APARTMENT HOUSES

В статье рассмотрены вопросы привлечения денежных средств граждан в строительство многоквартирных домов в нарушение законодательства Российской Федерации. Автор исследует объективную сторону состава преступления, предусмотренного статьей 200.3 УК РФ и предлагает меры по усовершенствованию данной статьи и защиты прав обманутых дольщиков.

Ключевые слова: обманутые дольщики, привлечение денежных средств граждан, доленое строительство, получение разрешения на строительство, многоквартирные дома.

The article deals with the issues of attracting funds of citizens in the construction of apartment buildings in violation of the legislation of the Russian Federation. The author examines the objective side of corpus delicti, provided by article 200.3 of the criminal code, and proposes measures for the improvement of this article and protection of the rights of defrauded investors.

Keywords: deceived investors, attracting funds of citizens, shared construction, obtaining construction permits, meqawerty-nye house.

Проблема обмана участников долевого строительства является актуальной практически для всех регионов Российской Федерации из-за большого количества пострадавших дольщиков, инвестировавших свои средства в строительство многоквартирных жилых домов. По данным Минстроя России, в стране насчитывается свыше 70 тыс. граждан, инвестировавших денежные средства в строительство многоквартирных жилых домов и пострадавших в результате действий недобросовестных застройщиков [1].

Понятие «обманутого дольщика» дано в приказе Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства РФ от 12 августа 2016 г. № 560/пр. К нему, в частности, относятся: «неисполнение застройщиком объекта незавершенного строительства обязательств по договору в течение

более 9 месяцев с даты, установленной в договоре; введение в эксплуатацию многоквартирных домов или не завершенных строительством многоквартирных домов, в которых в отношении одного и того же жилого помещения застройщиком заключены два и более договоров долевого участия; не завершенного строительством многоквартирного дома, строительство которого осуществлено в отсутствие правоустанавливающих документов на земельный участок; не завершенного строительством многоквартирного дома, созданного на земельном участке в отсутствие государственной регистрации права собственности застройщика на земельный участок; не завершенного строительством многоквартирного дома, созданного на земельном участке, разрешенное использование которого не допускает строительства на нем данного дома; не завершенного строительством многоквартирного дома, строительство которого осуществлено с нарушением требований градостроительного плана земельного участка; привлечение застройщиком денежных средств участника долевого строительства для строительства проблемного объекта; надлежащее исполнение гражданином – участником долевого строительства обязательств по договору участия в долевом строительстве проблемного объекта; неисполнение застройщиком проблемного объекта обязательств по действующему договору участия в долевом строительстве по передаче жилого помещения, расположенного в проблемном объекте, гражданину – участнику долевого строительства; отсутствие лица, являющегося правопреемником прав и обязанностей застройщика по строительству проблемного объекта, к которому может быть заявлено требование об исполнении обязательств застройщика по договору участия в долевом строительстве; необеспечение обязательств застройщика по договору участия в долевом строительстве поручительством банка или страхованием гражданской ответственности застройщика» [2].

Для защиты законных интересов участников долевого строительства Уголовный кодекс РФ Федеральным законом от 01 мая 2016 года № 139-ФЗ был дополнен статьей 200.3 УК РФ [3].

Диспозиция указанной уголовно-правовой нормы является бланкетной, объективная сторона состава выражается в «нарушении установленного законодательством Российской Федерации порядка привлечения денежных средств граждан для долевого строительства многоквартирных домов». То есть виновным лицом нарушаются требования Федерального закона от 30.12.2004 N 214-ФЗ "Об участии в долевом строительстве многоквартирных домов и иных объектов недвижимости и о внесении изменений в некоторые законодательные акты Российской Федерации" (далее Закон).

Во-первых, согласно ч. 2 статьи 1 Закона «привлечение денежных средств граждан, связанное с возникающим у граждан правом собственности на жилые помещения в многоквартирных домах, допускается только: на основании договора участия в долевом строительстве; путем выпуска эмитентом, имеющим в собственности или на праве аренды, праве субаренды

земельный участок и получившим в установленном порядке разрешение на строительство на этом земельном участке многоквартирного дома, облигаций особого вида – жилищных сертификатов, закрепляющих право их владельцев на получение от эмитента жилых помещений в соответствии с законодательством Российской Федерации о ценных бумагах; жилищно-строительными и жилищными накопительными кооперативами в соответствии с федеральными законами, регулирующими деятельность таких кооперативов» [4].

Во вторых, застройщик многоквартирного дома, в соответствии с ч. 2 ст. 3 Закона должен отвечать следующим основным требованиям: прежде всего это отсутствие у застройщика недоимки по налогам, сборам и задолженности по иным обязательным платежам, отсутствие обязательства по кредитам, займам, ссудам, размер собственных средств застройщика должен составлять не менее чем десять процентов от планируемой стоимости строительства, наличие проектной документации и положительного заключения экспертизы проектной документации.

В третьих, согласно ч. 1 статьи 3 Закона застройщик «вправе привлекать денежные средства участников долевого строительства для строительства (создания) многоквартирного дома и (или) иных объектов недвижимости только после получения в установленном порядке разрешения на строительство, опубликования, размещения и (или) представления проектной декларации и государственной регистрации застройщиком права собственности на земельный участок, предоставленный для строительства (создания) многоквартирного дома и (или) иных объектов недвижимости, в состав которых будут входить объекты долевого строительства, либо договора аренды, договора субаренды такого земельного участка. Кроме того, застройщик вправе привлекать денежные средства участников долевого строительства для строительства (создания) одного или нескольких многоквартирных домов и (или) иных объектов недвижимости, в состав которых входят объекты долевого строительства, в соответствии с проектной документацией при условии, что строительство (создание) указанных многоквартирных домов и (или) иных объектов недвижимости осуществляется в пределах одного разрешения на строительство. Застройщик не вправе одновременно осуществлять строительство (создание) многоквартирных домов и (или) иных объектов недвижимости по нескольким разрешениям на строительство» [4].

Для получения разрешения на строительство застройщик, в соответствии со ст. ст. 48, 49 Градостроительного Кодекса Российской Федерации (далее – ГрК РФ), обязан разработать проектную документацию и обеспечивает ее экспертизу, которая может проводиться как в форме государственной экспертизы, так и негосударственной экспертизы

В соответствии с ч. 2 ст. 48 ГрК РФ «проектная документация представляет собой документацию, содержащую материалы в текстовой форме и в виде карт (схем) и определяющую архитектурные, функционально-технологические, конструктивные и инженерно-технические решения для обеспе-

чения строительства, реконструкции объектов капитального строительства, их частей, капитального ремонта» [5].

В четвертых, в соответствии с п. 1 ст. 51 ГрК РФ разрешение на строительство представляет собой документ, который «подтверждает соответствие проектной документации требованиям, установленным градостроительным регламентом».

Разрешение на строительство, «выдается либо уполномоченным федеральным органом исполнительной власти (если строительство планируется осуществлять на территориях двух и более субъектов Российской Федерации), либо органом исполнительной власти субъекта Российской Федерации (если строительство планируется осуществлять на территориях двух и более муниципальных образований), либо органом местного самоуправления муниципального района (если строительство планируется осуществить на территориях двух и более поселений или на межселенной территории в границах муниципального района)» [5].

В силу ч. 7 статьи 51 ГрК РФ в «целях строительства объекта капитального строительства застройщик направляет заявление о выдаче разрешения на строительство непосредственно в уполномоченные на выдачу разрешений на строительство орган исполнительной власти или орган местного самоуправления». К указанному заявлению должны прилагаться указанный в законе пакет документов, в том числе: правоустанавливающие документы на земельный участок; градостроительный план земельного участка, проектную документацию, которая содержит пояснительную записку, схему планировочной организации земельного участка, архитектурные решения, сведения об инженерном оборудовании, положительное заключение экспертизы проектной документации объекта и другие документы.

Таким образом, застройщик не имеет права привлекать денежные средства граждан при отсутствии разрешения на строительство. Наличие или отсутствие у застройщика указанного разрешения на строительство является одним из ограничений данного состава преступления от смежных составов, в частности от состава мошенничества.

Состав указанного преступления по конструкции объективной стороны законодателем сформулирован как формальный, соответственно, деяние является оконченным с момента перечисления участниками долевого строительства привлеченных в нарушение законодательства денежных средств застройщику по договору участия в долевом строительстве.

Еще одним условием привлечения виновного лица к уголовной ответственности является минимальный размер привлечения денежных средств в крупном размере – 3 000 000 рублей (часть 1 статьи 200.3 УК) и особо крупном размере – 5 000 000 рублей (часть 2 статьи 200.3 УК).

При привлечении денежных средств в меньшем размере наступает административная ответственность по статье 14.28 КоАП РФ «Нарушение требований законодательства об участии в долевом строительстве многоквартир-

тирных домов и (или) иных объектов недвижимости». Согласно правовой позиции Верховного Суда РФ, «ввиду особой значимости охраняемых законом общественных отношений, выступающих объектом посягательства этого административного правонарушения, не могут быть признаны малозначительными» [6].

Исходя из этого, можно согласиться с мнением Жукова А. М. о том, что следует ввести понятия значительного размера по аналогии с примечанием к ст. 158 УК РФ, прямо предусмотрев значительный, крупный и особо крупный размеры в рублевом выражении в примечании к ст. 200.3 УК РФ [7].

При этом с учетом стоимости жилых помещений эконом класса, предназначенных для молодых семей и лиц с небольшим уровнем достатка, средней стоимости жилья по регионам, предлагаем установить значительный размер – в 1 500 000 рублей, а крупный и особо крупный размеры оставить соответственно 3 000 000 рублей и 5 000 000 рублей.

Литература

1. Пояснительная записка к законопроекту N 469182-6 // URL: [http://asozd2.duma.gov.ru/main.nsf/\(ViewDoc\)?OpenAgent&work/dz.nsf/ByID&9F04200FAE6443A443257C9A0037566C](http://asozd2.duma.gov.ru/main.nsf/(ViewDoc)?OpenAgent&work/dz.nsf/ByID&9F04200FAE6443A443257C9A0037566C).
2. Приказ Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства РФ от 12 августа 2016 г. N 560/пр "Об утверждении критериев отнесения граждан, чьи денежные средства привлечены для строительства многоквартирных домов и чьи права нарушены, к числу пострадавших граждан и правил ведения реестра пострадавших граждан" // "Официальный интернет-портал правовой информации" (www.pravo.gov.ru) 30 декабря 2016 г.
3. Федеральный закон от 1 мая 2016 г. N 139-ФЗ "О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации в части установления уголовной ответственности за нарушение требований законодательства об участии в долевом строительстве многоквартирных домов и (или) иных объектов недвижимости" // Собрание законодательства Российской Федерации. 2016. N 18 ст. 2515.
4. Федеральный закон от 30 декабря 2004 г. N 214-ФЗ "Об участии в долевом строительстве многоквартирных домов и иных объектов недвижимости и о внесении изменений в некоторые законодательные акты Российской Федерации" // Собрание законодательства Российской Федерации. 2005. N 1 (часть I) ст. 40.
5. Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29 декабря 2004 г. N 190-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. 2005. N 1 (часть I) ст. 16.
6. Обзор судебной практики разрешения дел по спорам, возникающим в связи с участием граждан в долевом строительстве многоквартирных домов и иных объектов недвижимости (утв. Президиумом Верховного Суда РФ 19 июля 2017 г.) // СПС «Гарант». <http://ivo.garant.ru/#/basesearch/>
7. Жуков А.М. Привлечение к уголовной ответственности нарушителей прав участников долевого строительства // Журнал "Законность". 2017. № 1, с. 13-17.

УДК 343.102

Иван Иванович Иванов,
д-р. юрид. наук, профессор
(Санкт-Петербургский государственный
архитектурно-строительный университет)
E-mail: ivanov_ivan70@mail.ru

Ivan Ivanovich Ivanov,
Dr. Jurid. sciences, professor
(Saint Petersburg State University
of Architecture and Civil Engineering)
E-mail: ivanov_ivan70@mail.ru

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ ПРЕСТУПЛЕНИЯМ В СФЕРЕ СТРОИТЕЛЬСТВА

ACTUAL PROBLEMS OF COUNTERACTION TO CRIMES IN THE SPHERE OF CONSTRUCTION

На основе анализа научных взглядов специалистов по вопросам, связанным с разработкой правовых и специальных средств и методов противодействия преступлениям в сфере строительства и эксплуатации зданий и сооружений, автор приходит к выводу, что указанная проблема носит комплексный характер. Лишь при тесном взаимодействии ученых в области наук уголовного права и уголовного процесса, криминалистики и теории оперативно-розыскной деятельности возможно создание отвечающей современным требованиям нормативной, научной, учебной и методической основы борьбы с различными видами преступных посягательств в сфере строительства.

Ключевые слова: преступления в сфере строительства и эксплуатации зданий и сооружений, виды преступлений в сфере строительства, выявление, раскрытие, расследование и предупреждение преступлений в сфере строительства.

Based on the analysis of scientific views of experts on issues related to the development of legal and special tools and methods to counter crimes in the field of construction and operation of buildings and structures, the author concludes that the problem is complex. Only with the close cooperation of scientists in the field of criminal law and criminal procedure, criminology and the theory of operational and investigative activities is it possible to create a regulatory, scientific, educational and methodological basis for combating various types of criminal attacks in the field of construction that meets modern requirements.

Keywords: crimes in the sphere of construction and operation of buildings and structures, types of crimes in the sphere of construction, detection, disclosure, investigation and prevention of crimes in the sphere of construction.

Проблемы разработки современных средств и методов противодействия преступлениям в сфере строительства активно освещаются в современной юридической литературе.

Л. В. Киселева и К. А. Зеленков, объясняют данное обстоятельство тем, что после реформирования строительной отрасли России путем ее разгосударствления и перехода в частные руки произошли не только замена административно-планового метода ведения строительного хозяйства рыночным, но и развитие такого негосударственного сектора экономики, как строительство. Сам переход строительной отрасли на рыночные отношения зачастую носил стихийный, беспорядочный, а подчас и криминальный характер, в связи

с чем в указанной отрасли получили довольно широкое распространение различные виды преступлений [1].

Под преступлениями в сфере строительства и эксплуатации зданий и сооружений отечественные специалисты понимают различные виды уголовно наказуемых деяний, в которых противоправные действия субъектов связаны с процессом производства строительных работ, эксплуатацией зданий и сооружений либо воздействием на строительные объекты, причинно связанные с возникновением опасности для жизни и здоровья людей, а также уничтожением и повреждением имущества [2].

Поскольку в перечень преступлений в сфере строительства и эксплуатации зданий и сооружений отечественные юристы сегодня включают различные группы умышленных преступлений, посягающих на права собственности граждан на строительные объекты посредством совершения виновными лицами незаконных манипуляций в ходе строительства и причиняющие вред жизни и здоровью людей либо повреждение или уничтожение имущества путем воздействия на строительные объекты, а также неосторожные преступления, связанные нарушением различных правил строительства и эксплуатации зданий и сооружений, повлекшие причинение вреда личности или конкретному имуществу, противодействие в целом указанным уголовно-правовым деликтам представляется нам чрезвычайно трудоемкой задачей.

Белорусские криминалисты в этой связи полагают, что расследование преступлений в сфере строительства представляет собой одно из сложнейших направлений следственной деятельности правоохранительных органов и, как правило, вызывает определенные трудности при выявлении и расследовании отдельных видов и групп преступлений, в том числе связанных с хищениями в области строительства.

По их мнению, это обусловлено отсутствием разработанных методик расследования преступлений, соответствующих современному уровню общественных отношений, недостаточностью специальных познаний в области юридических, экономических и технических наук должностных лиц, осуществляющих уголовное преследование, в том числе закономерностей формирования и развития технологических процессов и их систем [3].

В этой связи возникает обоснованный вопрос. Способны ли специалисты, представляющие юридические науки уголовно-правового цикла (в первую очередь, уголовное право, уголовный процесс, криминалистику и теорию оперативно-розыскной деятельности) в современных условиях, создавать эффективные правовые и специальные средства и методы противодействия и предупреждения преступлений в сфере строительства и эксплуатации зданий и сооружений?

Анализ новелл в уголовном законодательстве свидетельствует о том, что в науке уголовного права ведутся активные разработки и реализация в Уголовном кодексе Российской Федерации (далее УК РФ) норм, преду-

смаатривающих уголовную ответственность за противоправные деяния в сфере строительства.

Так, в частности, Федеральным законом от 01 мая 2016 года № 139-ФЗ в УК РФ была включена норма (ст. 200.3 УК РФ), предусматривающая уголовную ответственность за нарушение требований законодательства об участии в долевом строительстве многоквартирных домов и (или) иных объектов недвижимости [4]. В этой связи некоторые специалисты полагают, что указанным Федеральным законом перечень средств защиты прав дольщиков расширился путем криминализации деяний застройщика по привлечению денежных средств граждан для строительства многоквартирных домов и объектов недвижимости в нарушение требований законодательства [5].

В процессе выявления, раскрытия, расследования и предупреждения преступлений в сфере строительства и эксплуатации зданий и сооружений часто возникает необходимость в использовании специальных знаний в области технических наук: строительства, взрывотехники, криминалистической техники, техники пожаротушения; в области естественных наук: медицины, физики, химии; в области общественных наук: экономики, психологии [2].

В 2013 году в содержание ст. 144 УПК РФ Федеральным законом от 04 марта 2013 года № 23-ФЗ в Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации были внесены изменения концептуального характера.

Так, уже в ходе проверки сообщения о преступлении дознаватель, орган дознания, следователь, руководитель следственного органа вправе получать объяснения, образцы для сравнительного исследования, истребовать документы и предметы, изымать их в порядке, установленном настоящим Кодексом, назначать судебную экспертизу, принимать участие в её производстве и получать заключение эксперта в разумный срок, производить осмотр места происшествия, документов, предметов, трупов, освидетельствование, требовать производства документальных проверок, ревизий, исследований документов, предметов, трупов, привлекать к участию в этих действиях специалистов, давать органу дознания обязательное для исполнения письменное поручение о проведении оперативно-розыскных мероприятий.

Из содержания этой нормы явствует, что сегодня органы, осуществляющие оперативно-розыскную деятельность, дознаватели и следователи имеют в своем арсенале самые разнообразные и эффективные уголовно-процессуальные средства сбора информации доказательственного характера еще до возбуждения уголовного дела.

По мнению отечественных криминалистов, правоохранительные органы лишь постепенно нарабатывают опыт раскрытия и расследования преступлений в сфере строительства, поскольку процедура доказывания по делам указанной категории является весьма сложной, а процесс предварительного расследования – продолжительным, что не всегда удовлетворяет требованиям о разумности сроков расследования.

Процесс расследования таких преступлений нередко сопровождается активным сокрытием виновными следов преступления, даже, несмотря на

установление следователем обстоятельств, подлежащих доказыванию, нередко сохраняется неопределенность судебной перспективы. Следователи нередко отказывают в возбуждении уголовных дел, мотивируя свое решение наличием гражданско-правового спора, например, по поводу некачественного выполнения строительными организациями строительно-монтажных работ на возводимых объектах, нарушения сроков возведения жилых многоквартирных объектов и т. п. Неблагоприятная ситуация осложняется недостаточностью добротной научной литературы, посвященной разработке методик расследования указанной группы преступлений, соответствующей современным социально-экономическим условиям [6].

Профессор Т. В. Аверьянова пишет, что в связи с включением в уголовный закон принципиально новых составов преступлений, связанных с переходом страны к рыночной экономике, с новыми информационными технологиями и компьютерной техникой, объем предстоящей деятельности для специалистов по корректировке существующих и разработке новых частных методик расследования преступлений является значительным. Она полагает, что при разработке частных методик расследования отдельных видов преступлений, а в конечном итоге при обучении студентов, следует четко представлять, кому они адресованы.

По ее мнению, преподавание частных методик расследования в том виде, в котором они ныне присутствуют в большинстве учебников по криминалистике, с их громоздкими книжными криминалистическими характеристиками, изложением дискуссионных и проблемных вопросов, привело к тому, что фактически остаются скрытыми пути их практической реализации при раскрытии и расследовании преступлений.

Ей представляется, что в изложении вопросов частных криминалистических методик следует ограничиться лишь алгоритмизацией действий следователя и оперативного сотрудника, которые должны представлять собой лаконичные, общепринятые алгоритмы их действий в общепринятых ситуациях [7].

Резюмируя изложенное, мы считаем, что проблема противодействия преступлениям в сфере строительства и эксплуатации зданий и сооружений носит комплексный характер. Вопросы создания эффективных правовых средств борьбы с данными видами преступной деятельности сегодня обособленно являются предметом изучения специалистов различных отраслевых и специальных юридических наук. Лишь при тесном взаимодействии ученых в области наук уголовного права и уголовного процесса, криминалистики и теории оперативно-розыскной деятельности возможно создание отвечающей современным требованиям нормативной, научной, учебной и методической основы борьбы с различными видами преступных посягательств в сфере строительства.

Литература

1. Киселева Л. В., Зеленков К. А. История развития экономических преступлений в сфере строительства как нарастающая опасность подрыва экономической безопасности Российской Федерации // Юридическая наука и практика: Вестник Нижегородской академии МВД России. 2010. № 2. С. 266-268.

2. Веренич И. В. Использование специальных знаний в процессе расследования преступлений, совершенных в сфере строительства, эксплуатации зданий и сооружений. Автореферат дис...канд.юрид.наук. М. Академия Генеральной прокуратуры РФ. 2010. 27 с.

3. Дешук А. В. Перспективные направления создания и совершенствования методик расследования преступлений в сфере строительства // Борьба с преступностью: теория и практика. Материалы II международной научно-практической конференции. Могилев. Могилевский институт МВД Республики Беларусь. 2014. С. 116-117.

4. О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации в части установления уголовной ответственности за нарушение требований законодательства об участии в долевом строительстве многоквартирных домов и (или) иных объектов недвижимости: Федеральный закон от 1 мая 2016 г. № 139-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 2016. № 18. Ст. 2515.

5. Трюхан Д. В. Освобождение от уголовной ответственности за преступления, связанные с нарушением законодательства в сфере привлечения денежных средств граждан к участию в долевом строительстве многоквартирных домов // Общество и право. Краснодар. Краснодарский университет МВД России. 2017. № 4(62). С. 76-80.

6. Задерако С. В. Особенности расследования корыстных преступлений в сфере строительства, связанных с фальсификацией проектно-сметной и отчетной документации. Автореферат дис...канд.юрид.наук. Ростов-на-Дону. Ростовский юридический институт МВД России. 2013. 28 с.

7. Аверьянова Т. В. Некоторые проблемы совершенствования профессиональной подготовки слушателей вузов МВД // Известия Тульского государственного университета. Экономические и юридические науки. 2014. №4-2. С.3-9.

УДК 721.021.23 + 343.35

Дмитрий Валерьевич Иванов,

канд. юрид. наук,

Александр Владимирович Табаков

канд. юрид. наук, доцент

(Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет)

E-mail: ivanov.main@gmail.com,

tabakov@mail.ru

Dmitry Valerievich Ivanov,

PhD of Law Science,

Alexander Vladimirovich Tabakov

PhD of Law Science, Associate Professor

(Saint Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering)

E-mail: ivanov.main@gmail.com,

tabakov@mail.ru

ВНЕДРЕНИЕ BIM-ТЕХНОЛОГИЙ КАК АНТИКРИМИНОГЕННЫЙ ФАКТОР, СПОСОБСТВУЮЩИЙ СНИЖЕНИЮ УРОВНЯ ЗЛОУПОТРЕБЛЕНИЙ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ

USING OF BIM-TECHNOLOGIES AS ANTI-CRIME FACTOR REDUCING THE ABUSE LEVEL IN CONSTRUCTION INDUSTRY

В статье рассматриваются инициативы, связанные с внедрением BIM-технологий (Building Information Modeling) в строительную отрасль России. Авторы показали значение компьютерной оптимизации процессов проектирования, строительства и эксплуа-

тации объектов капитального строительства на современном этапе развития экономики и информационного общества. Особое внимание авторы уделили антикриминогенному эффекту внедрения BIM-технологий. По мнению авторов, повышение прозрачности и подконтрольности принятия управленческих решений в строительной сфере, обусловленное использованием информационного моделирования, будет способствовать снижению уровня должностных злоупотреблений и коррупции в данной сфере.

Ключевые слова: BIM-технологии; строительство; коррупция; должностные правонарушения; антикриминогенный эффект.

The article deals with the initiatives related to the implementation of BIM-technologies (Building Information Modeling) in the construction industry in Russia. The authors showed the importance of computer optimization of building design, construction and operation at the present stage of the economy and the information society development. The authors paid special attention to the anti-crime effect of the BIM-technologies using. In the author's opinion, increasing the transparency and control over the managerial decisions in the construction sector, due to the use of the information modeling, will help reduce the level of abuse and corruption in this sphere.

Key words: BIM-technology; building; corruption; official offenses; anti-crime effect.

Президент России в своём Послании Федеральному Собранию 1 марта 2018 года заявил, что «обновление городской среды должно базироваться на широком внедрении передовых технологий и материалов в строительстве, современных архитектурных решениях, на использовании цифровых технологий в работе социальных объектов...». Достижение «весьма амбициозной, но абсолютно реалистичной» цели увеличения объёмов строительства до 120 миллионов квадратных метров в год глава государства обуславливает, в числе прочих факторов, внедрением новых технологий.

В Указе Президента России от 7 мая 2018 года № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» был обозначен этот же целевой показатель объёмов строительства (подпункт «а» пункта 6 Указа) и поставлены соответствующие задачи для достижения такой цели: модернизация строительной отрасли, в том числе посредством установления ограничений на использование устаревших технологий и стимулирования внедрения передовых технологий в проектировании и строительстве (подпункт «б» пункта 6 Указа); преобразование строительной отрасли посредством внедрения цифровых технологий и платформенных решений (подпункт «б» пункта 11 Указа).

Следует признать, что акценты расставлены правильно. Компьютерная оптимизация процессов проектирования, строительства и эксплуатации объектов недвижимости – закономерный в условиях современного информационного общества тренд развития строительной сферы. Одним из направлений такой оптимизации является информационное моделирование зданий (сооружений), или, в англоязычном написании – Building Information Modeling (сокращённо: BIM). Результат такого моделирования – информационная модель здания (сооружения), – Building Information Model. Данный вид инфор-

мационной модели служит основой принятия решений на протяжении всего жизненного цикла строительного объекта – от первоначальных концепций создания до рабочего проектирования, строительства, эксплуатации и сноса.

Информационное моделирование реализует современный подход к возведению строительных объектов и управлению ими, в рамках которого данные объекты рассматриваются в качестве единых сложных систем, интегрированных во внешнюю социальную и инфраструктурную среду. Информационные модели зданий и сооружений содержат инструменты управления стоимостью и рисками, сроками выполнения работ, вариативностью исполнения проектов. Технология информационного моделирования позволяет не только визуализировать в 3D-формате любые элементы и системы здания (сооружения), но и рассчитывать различные варианты их компоновки, производить анализ эксплуатационных характеристик будущих объектов, упрощая выбор оптимального решения. В итоге появляется возможность избежать перепроектирования и переделок, сэкономить время, существенно сократить расходы строительства и дальнейшей эксплуатации объектов. Внедрение информационного моделирования позволяет уменьшить сметную стоимость создаваемых объектов, повысить эффективность капитальных вложений, снизить эксплуатационные расходы [1].

То, что BIM-технологии позволяют минимизировать материальные и временные ресурсы в сфере строительства, не осталось незамеченными в строительной отрасли. Вопросы внедрения инновационных цифровых технологий в данной отрасли поднимались давно, и разработка «дорожной карты» по BIM в рамках рабочей группы велась, начиная с 2012 года [4].

Ещё за два года до постановки Президентом России целей и задач, процитированных выше, а именно 17 мая 2016 года состоялось заседание Государственного совета по вопросам развития строительного комплекса и совершенствования градостроительной деятельности, на котором Министр строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации сообщил следующее: «С целью повышения эффективности капитальных вложений и учёта при планировании бюджетных инвестиций не только стоимости строительства, но и затрат на дальнейшее содержание объекта на протяжении всего жизненного цикла ведётся работа по внедрению технологий информационного моделирования в строительстве, позволяющих управлять реализацией проекта от стадии инвестиционного замысла до стадии эксплуатации» [2]. По итогам этого заседания Президент России поручил до 1 декабря 2016 года разработать и утвердить план мероприятий по внедрению технологий информационного моделирования в сфере строительства [3].

Во исполнение данного поручения Минстроем России подготовлена «дорожная карта» по внедрению технологий информационного моделирования на всех этапах «жизненного цикла» объекта капитального строительства. 12 апреля 2017 года на итоговом совещании Общественного совета при Минстрое России об этом сообщил глава ведомства, прокомментировав следую-

щим образом: «Мы, как регулятор строительной отрасли, должны создать условия для применения технологий информационного моделирования на практике. Хочу подчеркнуть, что применение BIM-технологий – это новая эра в строительстве и эксплуатации зданий. И это не только 3D-моделирование, это также расчёт полного жизненного цикла сооружения вплоть до его утилизации. В BIM-модель будущего здания можно «зашить» не только характеристики материалов и процессов, но и информацию по закупкам, поставкам и срокам будущего ремонта. Технологии позволяют в режиме виртуальной реальности отслеживать работу инженерных систем и многое другое... По оценкам экспертов, – добавил министр, – применение технологий информационного моделирования только в процессе проектирования и строительства позволит достичь экономии до 20 % средств на возведение объекта. Кроме того, использование BIM позволит снизить административные барьеры и сократить сроки возведения объекта» [1; 4].

Упомянутая «дорожная карта» предусматривает разработку национальных стандартов информационного моделирования в процессах проектирования, строительства (реконструкции, капитального ремонта), эксплуатации и сноса объектов капитального строительства, приведение нормативно-технических документов и сметных нормативов, применяемых в строительстве, в соответствие с классификатором строительных ресурсов. Кроме того, в плане прописано расширение функционального назначения федеральной государственной информационной системы ценообразования в строительстве в направлении эксплуатации и сноса объектов капитального строительства.

Таким образом, внедрение BIM-технологий в строительную отрасль оценивается как позитивный фактор, способствующий оптимизации (повышению качества, ускорению, удешевлению) процессов проектирования, возведения и эксплуатации зданий и сооружений. Вместе с тем мы считаем необходимым рассматривать этот фактор и в другом аспекте – как способствующий снижению уровня правонарушений, в том числе преступлений коррупционного характера. Такой положительный эффект особо важен в строительстве, которое осуществляется за счёт бюджетных средств.

Криминологическими исследованиями и уголовно-правовой статистикой подтверждается, что строительная сфера является особо уязвимой в отношении преступных посягательств, направленных на незаконное обогащение. Как известно, строительство является весьма затратной деятельностью, и в данную сферу традиционно «вливаются» значительные финансовые средства, в том числе средства государственного и муниципального бюджетов. Аккумуляция финансов в строительстве и ненадлежащий уровень контроля над их использованием являются криминогенными детерминантами, обуславливающими достаточно высокий уровень упомянутых выше злоупотреблений. Случаи возбуждения уголовных дел по статье 285 УК РФ «Злоупотребление должностными полномочиями», статье 285.1 УК РФ «Нецелевое расходование бюджетных средств», статье 286 УК РФ «Превышение должностных полномочий», статье 293 УК РФ «Халатность», статье 159 УК РФ

«Мошенничество», статье 160 УК РФ «Присвоение и растрата» в отношении должностных лиц, выполняющих контрольные, организационно-распорядительные и административно-хозяйственные функции в строительной сфере, далеко не редки. Ущерб от таких преступных посягательств действительно огромный.

Внедрение BIM-технологий позволит не только, как отмечалось, минимизировать издержки строительства и обслуживания зданий и сооружений, но и в определённой мере обеспечит прозрачность и подконтрольность реализации строительных проектов и дальнейшей эксплуатации созданных строительных объектов. Именно этот позитивный эффект компьютерной модернизации – достижение прозрачности и подконтрольности принятия управленческих решений, по нашему мнению, будет являться антикриминальным фактором, снижающим уровень правонарушений коррупционного характера и иных злоупотреблений в сфере строительства. Выявление таких правонарушений будет облегчено, и, соответственно, уменьшится латентность рассматриваемого делинквентного поведения. «Мутной воды», полагаем, станет меньше.

Не случайно самое известное и самое представительное антикоррупционное движение и одноимённая международная неправительственная организация по борьбе с коррупцией и исследованию уровня коррупции по всему миру – Transparency International (<https://www.transparency.org>) – в своём названии содержат понятие «прозрачность» (англ.: «transparency»).

Таким образом, следует приветствовать исходящие от правительственных кругов и бизнеса инициативы по внедрению BIM-технологий в такую стратегически важную отрасль как строительство. Снижение уровня должностных злоупотреблений – ожидаемый «побочный», но не менее значимый эффект компьютерной модернизации строительной сферы.

Литература

1. Утверждена «дорожная карта» по внедрению BIM-технологий в строительстве // Официальный сайт Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.minstroyrf.ru/press/utverzhdjena-dorozhnaya-karta-po-vnedreniyu-bim-tehnologiy-v-stroitelstve/>.
2. Заседание Госсовета по вопросам развития строительного комплекса и совершенствования градостроительной деятельности // Официальный сайт Президента России [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://kremlin.ru/events/president/news/51926>.
3. Перечень поручений Президента России по итогам заседания Государственного совета 17 мая 2016 года // Официальный сайт Президента России [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://kremlin.ru/acts/assignments/orders/52154>.
4. Утверждена «дорожная карта» по внедрению BIM-технологий в строительстве // Сайт BIMLIB (ООО «Библиотека информационных моделей»). – Режим доступа: <https://bimlib.ru/articles/utverzhdjena-dorojnaya-karta-po-vnedreniyu-bim-tehnologiy-v-stroitelstve-32/>.

УДК 343.983.2

Валерий Борисович Харченко,
д-р техн. наук, профессор
Дмитрий Валерьевич Иванов,
канд. юрид. наук
(Санкт-Петербургский государственный
архитектурно-строительный университет)
E-mail: val-spb@mail.ru,
ivanov.main@gmail.com

Valery Borisovich Kharchenkov,
Dr. of Sci. Ec., Professor
Dmitriy Valerievich Ivanov,
PhD of Sci.,
(Saint Petersburg State University
of Architecture and Civil Engineering)
E-mail: val-spb@mail.ru,
ivanov.main@gmail.com

ВОЗМОЖНОСТИ СОВРЕМЕННОГО ДИНАМИЧЕСКОГО ПОДХОДА В СУДЕБНОЙ ИНЖЕНЕРНО-ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЕРТИЗЕ

THE CAPABILITIES OF MODERN DYNAMIC APPROACH TO FORENSIC ENGINEERING AND TECHNICAL EXPERTISE

В статье рассмотрены особенности применения динамического подхода в судебной инженерно-технической экспертизе. Особое внимание обращено на возможность применения 3d лазерного сканирования (High-Definition Survey – HDS) в реализации данного подхода. Показаны возможности их применения при производстве судебных инженерно-технических экспертиз.

Ключевые слова: 3D лазерное сканирование, дефекты конструкции, информация, информационные технологии, неразрушающие методы контроля, судебная инженерно-техническая экспертиза.

The article reveals the peculiarities of the application of the dynamic approach in the forensic engineering expertise. Particular attention is paid to the possibility of using 3D laser scanning (High-Definition Survey – HDS) in the implementation of this approach. The possibilities of their application in forensic engineering and technical expertise.

Keywords: 3D laser scanning, design defects, information, information technology, non-destructive testing methods, forensic engineering expertise

В статье рассматриваются современные возможности динамического подхода к решению ряда задач судебной инженерно-технической экспертизы.

Теоретическую основу рассматриваемого подхода составляет функциональная концепция информации, в основе которой лежит информационное взаимодействие.

Динамический подход заключается в том, что исследуемый объект изучается в процессе изменения его параметров в зависимости от времени и накладываемых искусственных возмущений. При этом имеется возможность задавать заранее известные, вынужденные механические, ультразвуковые или тепловые нагрузки на объект и проводить анализ наблюдаемой динамической картины явления.

Например, накладываемые искусственные возмущения на конструкцию моста или любого другого сооружения позволяют выявить потенциально опас-

ные места в этом объекте. Кроме того, появляется возможность предсказывать поведение данного объекта при других, значительно более интенсивных нагрузках.

Представляется, что данный подход открывает широкие возможности не только при производстве судебных инженерно-технических и других экспертиз (например, в судебных автотехнических экспертизах при реконструкции ДТП), но и в области технической диагностики различных технических и инженерных систем и объектов. А это, в свою очередь, позволит осуществлять диагностику исследуемого объекта не только в настоящий момент, но и делать прогноз его состояния на будущее.

Кроме того, представляется перспективным внедрение использования информационной модели объекта (ИМО) в практику эксплуатации сложных объектов (например: мосты, емкости для хранения различных взрывоопасных веществ и др.), что позволит осуществлять контроль за их текущим состоянием, а также использовать широкие возможности, которые открывает математическое моделирование состояния объекта и вычислительный эксперимент.

Реализация динамического подхода в современных условиях возможна также за счет, развитию технологий 3D лазерного сканирования, которые находят все более широкое применение, в том числе в области судебно-экспертной деятельности. Во многом это связано с высокой производительностью и точностью соответствующих методов измерений.

На сегодняшний день технологий 3D лазерного сканирования относятся к числу передовых и производительных методов измерений. В этой связи следует обратить внимание на то, что использование 3D лазерных сканеров постепенно приобретает нормативное закрепление (см. например, Приказ Минобрнауки России от 29.07.2016 № 925 «О Классификаторе научного оборудования» [1], Приказ Росстандарта от 27.11.2012 № 1240-ст «Об утверждении национального стандарта» [2]).

Принцип работы данных устройств заключается в процессе сканирования объекта исследования, включая окружающее пространство. Создается так называемое облако точек, которое используется для получения точной, реалистичной 3D компьютерной графической модели, имеющей широкий спектр применений, включая расследование преступлений, несчастных случаев и пожаров и т. д.

По существу, в результате применения 3D лазерного сканирования, на выходе получается точная информация о координатах (x, y, z) исследуемого объекта, дополнительная информация об интенсивности отражения (I) лазерного луча и фотографическое изображение данного объекта. Вся эта информация интегрируется в единую базу данных.

Естественно, возникает желание расширить эту базу данных за счет включения дополнительной информации об объекте. Во здесь и возможно применить преимущества динамического подхода.

Немаловажным обстоятельством является то, что использование 3D лазерного сканирования в сочетании с современными информационными тех-

нологиями позволяет достичь качественно иного уровня визуализации результатов экспертного исследования. В частности, получать анимационные изображения. Это значительно упрощает восприятие соответствующей информации неспециалистами.

Так, если провести сканирование объекта до внесения вынужденных возмущений и после воздействия таких возмущений, то будет наглядно выявлены изменения, обусловленные именно этими, известными возмущениями. Следовательно, появляется возможность прогнозировать поведение объекта при других воздействиях на последний.

Здесь, можно провести некую аналогию с медицинским диагностированием состоянию организма человека под воздействием определенных физических или иных нагрузок.

Таким образом, внедрение динамического подхода позволит существенно расширить возможности производства судебной инженерно-технической экспертизы, повысив точность и достоверность выводов, а также осуществить прогноз поведения исследуемого объекта при определенных нагрузках.

Литература

1. Приказ Минобрнауки России от 29.07.2016 № 925 «О Классификаторе научного оборудования» [Электронный ресурс]: Документ опубликован не был. Доступ из справочно-правовой системы «Консультант-Плюс».
2. Приказ Росстандарта от 27.11.2012 № 1240-ст «Об утверждении национального стандарта» [Электронный ресурс]: Документ опубликован не был. Доступ из справочно-правовой системы «Консультант-Плюс».

УДК 343.01

Александр Эдуардович Калинович

канд. юрид. наук, доцент

(Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет)

E-mail: kae.spb@yandex.ru

Alexander Eduardovich Kalinovich, PhD of

law., Associate Professor

(Saint Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering)

E-mail: kae.spb@yandex.ru

УГОЛОВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ УСТАВА СТРОИТЕЛЬНОГО В УЛОЖЕНИИ О НАКАЗАНИЯХ УГОЛОВНЫХ И ИСПРАВИТЕЛЬНЫХ 1845 ГОДА

CRIMINAL LIABILITY FOR VIOLATION OF THE RULES OF THE CHARTER OF CONSTRUCTION IN THE CODE OF CRIMINAL AND CORRECTIONAL PENALTIES OF 1845

В статье приведен анализ уголовно-правовых норм Уложения о наказаниях уголовных и исправительных 1845 года в редакции 1885 года. Автором рассмотрены положения

главы 8 «О нарушении правил Устава Строительного», устанавливающие уголовную ответственность архитекторов, архитектурных помощников, техников-строителей, подрядчиков, взявших на себя по контракту постройку оптом, чиновников, домовладельцев и других лиц за: нарушения общих правил, установленных для производства строений; нарушение особых правил для построения церквей православного и других христианских вероисповеданий; нарушение особых правил для построения зданий казенных; нарушение особых правил для построения зданий общественных и частных.

Ключевые слова: уложение о наказаниях уголовных и исправительных, нарушение общих правил установленных для производства строений, архитектор, архитектурный помощник, техник-строитель, подрядчик, взявший на себя по контракту постройку оптом.

The article presents the analysis of criminal legal norms of the Code about punishments of criminal and corrective 1845 in edition of 1885. The author considers the provisions of Chapter 8 "on violation of the rules of the Charter of Construction", establishing criminal liability of architects, architectural assistants, construction technicians, contractors, who took over the contract construction of wholesale, officials, homeowners and other persons for: violations of the General rules established for the production of buildings; violation of special rules for the construction of churches of Orthodox and other Christian religions; violation of special rules for the construction of public buildings; violation of special rules for the construction of public and private buildings.

Keywords: the code of criminal and correctional penalties, architect, architectural assistant, construction technician, contractor, who took over the contract construction in bulk.

15 августа 1845 года Николай I своим Указом утвердил Уложение о наказаниях уголовных и исправительных, которое было введено в действие 1 мая 1846 года. Уложение издавалось в различных редакциях в 1857 году, в 1866 году и в 1885 году и состояло из 12 разделов, разделявшихся на Общую и Особенную части.

По мнению А. В. Кирина и Н. И. Побежимова «принципиально важным этапом процесса обособления в отечественном законодательстве самостоятельной системы ответственности за "маловажные" нарушения стало принятие в 1864 г. Устава о наказаниях, налагаемых мировыми судьями, ориентированного уже только на проступки [1].

Устав состоял из 13 глав: первая глава содержала Общие положения, остальные же главы составляли Особенную часть и содержали в общей сложности 150 составов проступков, впервые систематизированных по единому критерию – объектам посягательств, в том числе: 1) нарушения, посягающие на установленный порядок управления; 2) нарушения, посягающие на порядок благочиния; 3) нарушения, посягающие на общественный порядок и спокойствие; 4) нарушения, посягающие на общественное благоустройство; 5) нарушения, посягающие на порядок в области строительства; 6) нарушения, посягающие на порядок в области средств сообщения; 7) нарушения правил пожарной безопасности; 8) нарушения правил почтовой и телеграфной связи; 9) нарушения правил охраны здоровья; 10) нарушения, посягающие на личную безопасность; 11) нарушения, посягающие на семейные права; 12) нарушения, посягающие на собственность».

Нарушениям, посягающим на порядок в области строительства; в Уложении о наказаниях уголовных и исправительных 1845 года в редакции 1885 года посвящалась Глава 8 «О нарушении правил Устава Строительного» Данная глава включала Отделение I «О нарушении общих правил, установленных для производства строений (ст. 1058–1065); Отделение II. «О нарушении особых правил для построения церквей православного и других христианских вероисповеданий» (ст. 1066–1067); Отделение III. «О нарушении особых правил для построения зданий казенных» (ст. 1068–1072); Отделение IV «О нарушении особых правил для построения зданий общественных и частных» (ст. 1073–1075).

Уголовная ответственность за нарушение общих правил, установленных для производства строений включала 8 статей Отделения I. Ответственность наступала в следующих случаях:

1. За третье нарушение предписанных технических правил, установленных Строительным Уставом. Субъектами данного преступления были: архитектор, архитектурный помощник, иной техник-строитель, подрядчик, взявший на себя по контракту постройку оптом. За данное правонарушение должностным лицам воспрещалось производить постройки и вступать в строительные подряды оптом в продолжение определяемого судом времени от одного года до трех лет, с объявление о том в ведомостях Санкт-Петербурга и Москвы и в местных губернских. Кроме того, все неправильно построенное должно было исправляться или переделываться за счет виновных.

2. Если возведенное здание, иное сооружение или его часть разрушалось от неправильности постройки или же от употребления некачественных материалов или непрочности самой работы то виновные в том приговариваются: 1) архитектор, архитектурский помощник или иной техник-строитель: в первый раз, к аресту на время от трех недель до трех месяцев; во второй, к заключению в тюрьме на время от двух до четырех месяцев; в третий, также к заключению в тюрьме на время от двух до четырех месяцев и к воспрещению производить какие либо строения в продолжение определяемого судом времени от трех до шести лет, о чем и публикуется в ведомостях обоих столиц и в местных губернских: 2) оптовый, взявший всю работу на свою ответственность, подрядчик: в первый раз, к аресту на время от трех недель до трех месяцев; во второй, к заключению в тюрьме на время от двух до четырех месяцев; а в третий, также к заключению в тюрьме на время от двух до четырех месяцев и к воспрещению вступать в строительные подряды оптом в продолжение определяемого судом времени от трех до шести лет, с объявлением о том в ведомостях обоих столиц и местных губернских, если, впрочем, он не докажет, что отступление от правил для постройки и употребления материалов допущено им лишь по требованию и настоянию архитектора или иного техника-строителя: 3) прочие лица, непосредственно распорядившиеся постройкой, без участия архитектора или иного техника-строителя, или же подрядчика: в первый раз, к денежному взысканию не свыше трехсот рублей;

во второй, к аресту на время от трех недель до трех месяцев; в третий, к заключению в тюрьму на время от двух до четырех месяцев. Сверх того, виновные обязаны вознаградить за всякий причиненный тем кому-либо вред или убыток.

3. Когда при постройках будут открыты ни одни упущения или небрежность, но и злоупотребления, более или менее важные, то виновные в них, сверх взысканий и наказаний, определяемых из статьи 66 Устава о наказаниях, налагаемых мировыми судьями приговаривались:

1) архитектор, архитектурный помощник, иной техник-строитель к воспрещению производства какой-либо постройки на срок от двух до шести лет с объявлением о том в ведомостях Санкт-Петербурга и Москвы и в местных губернских и к удалению от должности если он состоит на службе;

2) чиновники, непосредственно распоряжающиеся постройкой – к удалению от должности;

3) оптовые подрядчики, взявшие по контракту всю постройку на свою ответственность – к лишению права вступать в строительные подряды оптом на срок от двух до шести лет, а в случаях важнейших и навсегда, с объявлением о том в ведомостях Санкт-Петербурга и Москвы и в местных губернских.

Если будет доказано, что злоупотребление совершено из корыстных побуждений, то виновные в то, состоящие на службе архитектор, архитектурный помощник, иной техник-строитель или ответственный чиновник, приговариваются к наказанию, предусмотренному частью 3 ст. 354 Уложения, а не состоящие на службе – к наказаниям, определяемым за мошенничество.

4. Когда будет доказано, что архитектор, архитекторский помощник, или иной техник-строитель допустил при производстве построек важные неправомерности и упущения по незнанию своего искусства, то сверх обязанности возместить весь причиненный им ущерб, ему запрещается производить какие-либо строения, до получения от надлежащего начальства аттестата о приобретении достаточных по данной части познаний. Подлежит опубликованию в ведомостях Санкт-Петербурга и Москвы и в местных губернских.

5. Архитектор или землемер, которому будет поручено отвести место для построек, за совершенные по неосторожности ошибки, связанные с отводом или указанием линий для постройки, подвергается: денежному взысканию не свыше трехсот рублей. Если деяние учинено им с умыслом, то лицо приговаривается к исключению из службы. Виновный, сверх того, отвечает за причиненный, казне или частным лицам вред или убыток. На этом же основании подвергаются виновные в незаконной выдаче листов и планов на места, раздаваемые в городе под застройку.

6. Чиновники полиции, виновные в допущении неразрешенных начальством постройки, перестройки или починки, или же в допущении построек в местах, где такие или вообще строения не дозволяются, или же не в надлежащем от других расстояний, мировыми судьями подвергаются; денежным

взысканиям, определенным в статьях 1066, 1067 1073 – 1075, или в статье 65 Устава о наказаниях.

7. Если начальство даст разрешение на постройку, перестройку или починку здания, не имея на то права, или несогласно с установленными правилами, и по этой причине построенное частным лицом или обществом здание должно будет подвергнуться ломке или изменению, то весь нанесенный частному лицу или обществу нанесенный убыток обращается на виновных в неправильном разрешении [2].

За нарушение особых правил для постройки православных церквей и других христианских исповеданий была предусмотрена ответственность в Отделении II в двух случаях:

– кто построит церковь православную или церковь или каплицу одного из других христианских вероисповеданий или же утвердит ее у себя в доме, не получив на это дозволения от надлежащего духовного и светского начальства, тот подвергается денежному взысканию не свыше пятисот рублей. Вопрос об оставлении или упразднении религиозного сооружения решался духовным и светским начальством;

– за постройку деревянных церквей и каплиц, вместо каменных, там где законом или особыми распоряжениями правительства не дозволено, виновные подвергаются денежному взысканию не свыше трехсот рублей [3].

Отдельная ответственность наступала за построение зданий казенных, которая предусматривалась в Отделении III. Архитекторы и другие лица, которым поручено составление смет казенных построек или же проверка смет, составленных кем-либо другим, за всякое отступление от установленных правил несли следующие меры наказания: выговор более или менее строгий, арест на время от семи дней до трех недель; удалению от должности. Если при этом будет обнаружено злоупотребление к ущербу казны, то виновные в том приговаривались, сообразно с постановлениями о присвоении вверенного по службе имущества к наказаниям, определенным частью третьей статьи 354 Уложения.

Более строгая ответственность наступала за упущения архитекторов и особо назначаемых для того чиновников при освидетельствовании казенных построек, если это было сделано без злого намерения. Указанные лица подвергались или денежному взысканию не свыше ста рублей, или аресту на время от трех недель до трех месяцев, или удалению от должности.

Если же указанные лица не исполнили свои обязанности из корыстных видов, они несли ответственность, предусмотренную за взятки в статье 373 Уложения. Сверх того, если на основании неправильного одобрения архитекторами или чиновниками строения или другое какое-либо сооружение будет принято окончательно, то все недостатки и неисправности, обнаруженные после сдачи, исправляются за счет свидетельствованных лиц.

За притеснения при освидетельствовании и приеме казенных построек архитекторы и особо назначаемые чиновники подвергаются взысканиям, определенным в статье 497 Уложения.

Если архитектор или иной чиновник, которому поручено производство каких-либо казенных построек будет изобличен в принятии участия в поставках материалов, то они подвергались взысканиям, определенным в статье 485 Уложения, за вступление в обязательство с казной чиновников, которым это запрещено. В случае приемки от поставщиков материалов ненадлежащего качества, указанные лица наказывались по правилам, постановленным о принятии от поставщиков вещей ненадлежащего качества в статье 492 Уложения.

За нарушение общих, установленных для производства строений правил при постройке казенных зданий, архитекторы или иные техники-строители и другие участвующие в постройке лица подвергаются взысканиям и наказаниям, определенными в статьях 1058-1061 или в статье 66 Устава о наказаниях, налагаемых мировыми судьями в зависимости от рода нарушения [4].

Отделение IV предусматривало уголовную ответственность за нарушение особых правил для построения зданий общественных и частных. Так, за постройку в городах и селениях мечетей, еврейских синагог и молитвенных школ без разрешения надлежащего начальства или же за построение их в селениях не в предписанном от других строений расстоянии, виновные подвергались денежному взысканию не свыше двухсот рублей и построенные ими мечети, синагоги или молитвенные школы по усмотрению главного местного начальства исправлялись или переносились на другое место, или же, когда это необходимо, и вовсе закрывались.

Строительство без особого на то разрешения завода, фабрики или мануфактуры в такой части города, в которой заведения такого рода устраивать запрещено или же помещение таких заведений не в надлежащем одно от другого или от иных строений расстоянии, предусматривало денежное взыскание не свыше ста рублей, заведение закрывалось, а виновное лицо обязано было возместить причиненный вред или убыток [5].

Таким образом, Уложение о наказаниях уголовных и исправительных предусматривало ответственность за нарушение правил Устава Строительного для архитекторов, архитектурных помощников, техников-строителей, подрядчиков, взявших на себя по контракту постройку оптом, а также чиновников, которым поручено строительство казенных построек, домовладельцев и других лиц, причастных к строительству. В законе различалось три отдельных случая постройки здания или иного сооружения: 1) постройку, производимую техником-строителем; 2) оптовым подрядчиком, принявшим на себя все работы по оной; 3) прочими лицами, без участия техника-строителя или оптового подрядчика. Если постройка производилась не одним, а несколькими техниками-строителями, то все они привлекались к ответственности, без всякого отношения к тому, принимал ли каждый из них участие в постройке всего здания или же только части, если только судом будет установлено, что последствия, произошли от действий обвиняемого. Под прочими лицами

понимались лица, не только занимающиеся строительством, но и домовладельцы, так как закон не предусматривал ограничения к данной категории лиц наказания за нарушение Строительного Устава.

Наказание назначалось за разрушение возведенного здания или падения части его или украшения происшедших: от неправильности постройки; от употребления некачественных материалов или несоответствующих размеров; от непрочности самой работы. Ответственности подлежали: техник-строитель – если разрушение здания или его части произошло от технических нарушений при составлении плана или части его произошло от технических нарушений при составлении плана или чертежа постройки или от отсутствия наблюдения за точным и правильным исполнением технических условий при производстве постройки. Оптового подрядчика, производившего постройку под наблюдением техника-строителя, привлекали к ответственности в том случае, когда причиной разрушения здания были непрочность работы, употребление материала ненадлежащего качества и ненадлежащих размеров или допущенное подрядчиком самовольное, вопреки указаниям техника отступление от правил Строительного Устава или от плана или чертежа постройки. Кроме того, оптовый подрядчик мог подлежать ответственности и в том случае, когда он, взяв на себя по контракту постройку оптом, кроме поставки нужных для строительства материалов, будет производить работу по своему распоряжению без наблюдения техника строителя.

Литература

1. Кирин А. В., Побежимова Н. И. Современные интерпретации теории уголовного проступка в административном праве России // Вестник Омской юридической академии. 2017. № 4. С.20-26.
2. Уложение о наказаниях уголовных и исправительных 1885 года. – 6-е изд., пересмотр. и доп. – С.-Пб.: Изд. Н.С. Таганцева, 1889. – с. 537-561.
3. Уложение о наказаниях уголовных и исправительных 1885 года. – 6-е изд., пересмотр. и доп. – С.-Пб.: Изд. Н.С. Таганцева, 1889. – с. 561.
4. Уложение о наказаниях уголовных и исправительных 1885 года. – 6-е изд., пересмотр. и доп. – С.-Пб.: Изд. Н.С. Таганцева, 1889. – с. 561-362.
5. Уложение о наказаниях уголовных и исправительных 1885 года. – 6-е изд., пересмотр. и доп. – С.-Пб.: Изд. Н.С. Таганцева, 1889. – с. 562-363.

УДК 343.4

Оксана Геннадьевна Карнаухова,
канд. юрид. наук
(Санкт-Петербургский государственный
архитектурно-строительный университет)
Email: oksana309@list.ru

Oksana Gennadyevna Karnaukhova,
PhD of Sci.,
(Saint Petersburg State University
of Architecture and Civil Engineering)
Email: oksana309@list.ru

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ И КРИМИНАЛИСТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ

CRIMINALLY-LEGAL AND CRIMINALISTIC ASPECTS OF ROAD AND TRANSPORT CRIMES

В статье рассматриваются проблемы безопасности дорожного движения с точки зрения уголовно-правовых и криминалистических аспектов. Отмечается, что преступления против безопасности дорожного движения имеют такие специфичные черты как: участие в преступлении транспортного средства, нарушение правил дорожного движения виновность водителей и пешеходов. Выявляются основные причины возникновения аварий, обращая внимание на правильное определение предмета и обстоятельств произошедшего. Рассматривается объективная и субъективная сторона транспортных преступлений. Проводится анализ причин и последствий нарушений правил дорожного движения.

Ключевые слова: безопасность, дорожно-транспортное преступление, правила дорожного движения, причины и последствия аварий.

The article deals with the problems of road safety in terms of criminal law and criminalistics. It is noted that crimes against road safety have such specific features as: participation in a vehicle crime, violation of traffic rules guilt of drivers and pedestrians. The main causes of accidents are identified, paying attention to the correct definition of the subject and circumstances of the incident. The objective and subjective side of transport crimes is considered. An analysis is made of the causes and consequences of violations of traffic rules.

Keywords: safety, road traffic crime, traffic rules, causes and consequences of accidents.

Безопасность дорожного движения достаточно долгое время остаётся в числе чрезвычайно актуальных проблем. Это обусловлено тем, что дорожно-транспортная инфраструктура не отвечает нуждам современного транспорта, а количество автомобилей на дорогах страны растёт с каждым годом. Кроме того, сама система обеспечения безопасности дорожного движения функционирует неэффективно. Следующей причиной не эффективности системы обеспечения безопасности движения является низкая дисциплинированность участников дорожного движения.

Стоит подчеркнуть, что в законодательстве нет описания понятия "преступления против безопасности дорожного движения", не взирая на то, что в уголовном законе закреплены нормы, предусматривающие ответственность за нарушение безопасности дорожного движения. Также немаловажной проблемой следует считать то, что данному понятию мало уделялось внимания с точки зрения уголовно-правового и криминалистического аспекта.

Термин «безопасность» рассматривается как состояние сложной системы, когда действие внешних и внутренних факторов не приводит к ухудшению системы или к невозможности ее функционирования и развития, а также как отсутствие недопустимого риска, связанного с возможностью причинения вреда и (или) нанесения ущерба [1]. Следовательно, если исходить из того, что безопасность дорожного движения – это некая система (от др.-греч. – «сочетание»), которая представляет собой множество взаимосвязанных элементов, обособленных от среды и взаимодействующих с ней, как целое [2], то ее можно определить как состояние защищенности от последствий воздействия на отношения, которые находятся в данной системе.

Дорожное движение включает в себя пространственное перемещение людей и грузов и не является стихийным процессом. Оно представляет собой результат сознательной и управляемой деятельности, причем это деятельность не отдельных индивидуумов, а функционирование дорожно-транспортной системы государства [3]. Основными целями дорожного движения являются удовлетворение транспортной потребности, то есть потребности в территориально-пространственном перемещении людей, а также предметов, средств и продуктов их труда; и, соответственно, снижение потерь времени и затрат материальных ресурсов при перемещении людей и грузов. Поэтому безопасное дорожное движение – это прежде всего движение без транспортных происшествий, без человеческих жертв, без травм, без материального ущерба.

Совокупность признаков, которые содержатся в определении понятия «безопасность дорожного движения», позволяет продемонстрировать все основания для объединения в систему преступлений, которые совершаются против безопасности дорожного движения.

Понятие «безопасность дорожного движения» нашло свое закрепление в главе 27 УК РФ, но следует обратить внимание, что в уголовном законодательстве данный термин употребляется без определения самого понятия. В настоящее время в отечественной уголовно-правовой и криминалистической литературе нет внятного научно обоснованного определения преступления против безопасности дорожного движения. Однако, как и любые виды общественно опасных деяний, преступления против безопасности дорожного движения имеют свои, специфичные только для них черты. К данным чертам можно отнести:

1) участие в преступлении транспортного средства. Согласно Постановлению Правительства РФ «Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий» к транспортным средствам относятся: автомобиль, мотоцикл, мотороллер, мотоколяска, мопед, велосипед с подвесным мотором, мотонарты, трамвай, троллейбус, трактор, самоходная машина, а также гужевой транспорт, за исключением вьючных и верховых животных [4];

2) нарушение правил:
– дорожного движения (сюда следует отнести любое нарушение ПДД РФ, повлекшее по неосторожности последствия, которые указаны в УК РФ, в том числе правила безопасности движения для пешеходов, пассажиров,

а также таких участников движения, как водители велосипедов, мопедов, гужевой повозки (сани), погонщиков вьючных, верховых животных);

– дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию (управление автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, подвергнутым административному наказанию за управление транспортным средством в состоянии опьянения или за невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения либо имеющим судимость за совершение преступления, предусмотренного ч. ч. 2, 4 или 6 ст. 264 УК РФ либо ст. 264.1 УК РФ);

3) виновность и наступление последствий, которые указаны в УК РФ. Следует отметить, что виновным может быть любое лицо, участвующее в движении транспортных средств (пешеход, пассажир, велосипедист, погонщик скота и т. д., а также лица, осуществляющие управление транспортными средствами). Стоит также обратить внимание, что не имеет значения, кто находился за рулём в момент совершения преступления, будь то водитель-профессионал, любитель или лицо, не имеющее права управления транспортным средством.

Принимая во внимание вышесказанное, следует отметить, что под преступлениями против безопасности дорожного движения с криминалистической точки зрения следует понимать предусмотренные Уголовным кодексом РФ и соответствующими международными договорами Российской Федерации общественно опасные, уголовно-наказуемые умышленные и неосторожные деяния одного или нескольких лиц, направленные против безопасности дорожного движения.

При определении виновника дорожно-транспортного происшествия, а также при оценке ущерба, который нанесён имуществу или же здоровью людей, очень важно правильно классифицировать и определить вид ДТП. Если представляется возможным определить, к какому виду относится данное ДТП, то возможно и выявить причины, которые привели к его возникновению. Правильным было бы признать утверждение, что основная причина ДТП – нарушение правил дорожного движения. Однако, довольно-таки, не редко столкновения случаются по причинам, которые напрямую не имеют отношения к участникам дорожного движения. Примером может служить появление животных на дороге, или попадание на проезжую часть посторонних массивных предметов, например упавших деревьев. Водителю приходится резко менять траекторию движения, тем самым он становится источником аварий или наездов на пешеходов. Безалаберное отношение дорожных служб к своим обязанностям также может стать причиной дорожно-транспортного происшествия, а именно: качество покрытия дорожного полотна не соответствует стандартам и водителям приходится объезжать ямы и выбоины, дорожные знаки могут быть скрыты за деревьями.

Следующей распространённой причиной ДТП считается превышение скорости. При этом на большой скорости автомобилист не успевает адекватно отреагировать на изменяющуюся дорожную обстановку. Помимо этого, зачастую сказывается отсутствие основных навыков вождения, из-за чего автомобиль может уйти в занос или опрокинуться. Данное явление можно часто наблюдать на трассах, которые покрыты снегом и гололедом.

Таким образом, основные причины возникновения аварий:

- нарушение правил обгона и опережения (например, когда водитель перестраивается на соседнюю полосу и не включает поворотник);
- превышение скорости;
- несоблюдение требований дорожных знаков и сигналов светофора;
- неправильное маневрирование на проезжей части; несоблюдение дистанции;
- незнание правил дорожного движения;
- недисциплинированность водителей и пешеходов;
- вождение в нетрезвом виде;
- несоблюдение режимов сна и работы;
- нарушение правил эксплуатации авто, из-за чего оно находится в неудовлетворительном состоянии;
- рассеянность, невнимательность.

Правила дорожного движения обеспечивают соблюдение безопасности дорожного движения. Нарушение данных правил может повлечь за собой наступление уголовной или же административной ответственности. Чтобы корректно квалифицировать деяние, выразившееся в нарушении ПДД, стоит обратить внимание на правильное определение предмета и обстоятельств произошедшего. Как было сказано ранее, ключевыми причинами дорожно-транспортных происшествий выступают не соблюдение Правил дорожного движения водителями и пешеходами. Встречаются такие ситуации, когда отдельные нарушения могут стать следствием совершения правонарушения, а иногда и последствием.

Необходимо отметить, что субъектами определённого ряда транспортных преступлений могут быть лишь работники отдельных транспортных организаций и предприятий, прошедшие специальную профессиональную подготовку и получившие допуск к работе на том или ином транспортном средстве или в сфере обеспечения безопасного функционирования соответствующих видов транспорта (ст. ст. 263, 266, 269, 270 УК РФ). Встречается и такое, что субъектами ряда транспортных преступлений могут выступать и работники транспортных организаций, и другие лица, т. е. те, которые не являются работниками транспортных предприятий (ст. ст. 264, 267, 268 УК РФ).

Субъективная сторона большинства транспортных преступлений характеризуется неосторожностью в виде легкомыслия или небрежности. Рассматриваемая статья 264 Уголовного кодекса РФ характеризуется по отношению к наступившим последствиям неосторожной виной в виде легкомыслия

или небрежности. Однако такие преступления, как приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения (ст. 267 УК РФ) и неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие (ст. 270 УК РФ), с субъективной стороны характеризуются только умышленной виной.

Категория состава правонарушения имеет общеправовое, общетеоретическое значение и используется в различных отраслях права. При этом не следует отождествлять понятия «правонарушение» и «состав правонарушения».

Представители юридической науки и практики рассматривают проблему разграничения уголовных преступлений и административных правонарушений в сфере дорожного движения и прежде всего схожих с ними составов в связи с тем, что у них присутствует единый объект преступлений и административных правонарушений.

Интересно то, что УК РФ не содержит таких составов, как повторное, неоднократное или же систематическое совершение административных правонарушений в области безопасности дорожного движения. Таким образом, за повторное совершение административного правонарушения, например такого как нарушение Правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортного средства, повлекшее причинение легкого вреда здоровью потерпевшего не может превратить эти проступки в преступления и повлечь за собой уголовную ответственность. Хотелось бы отметить, что ранее в законодательстве за повторное управление транспортным средством в состоянии опьянения предусматривалась уголовная ответственность. Можно предположить, что данный подход был более действенным при предупреждении совершения правонарушений в области дорожного движения, повышал культуру вождения и способствовал уменьшению аварийности на дорогах страны. Современный законодатель также предпринимает огромные усилия, которые направлены на действенное обеспечение безопасности дорожного движения. Таким образом, ужесточается ответственность за управление транспортным средством водителем в состоянии опьянения и не имеющим либо лишённым такого права.

Стоит отметить, что ст. 2 Конституции РФ провозглашает человека, его права и свободы высшей ценностью, а признание, соблюдение и защиту прав и свобод человека и гражданина – обязанностью государства. Поэтому обеспечение безопасности дорожного движения должно выступать как средство охраны жизни и здоровья граждан, а также сохранения материальных ценностей, так как дорожно-транспортными происшествиями причиняется неизгладимый вред человеку, обществу и государству в целом.

Подводя итог вышесказанного, можно сделать вывод, что необходимо для начала уделять более пристальное внимание законодательству в данной сфере, изучать многогранные причины совершения ДТП, рассматривать отдельные неординарные случаи с участием профессионалов и специализированных сотрудников, усиливать контроль за обучением новоиспечённых

водителей, ужесточить ответственность за повторное совершение административных проступков в сфере безопасности дорожного движения, хотя бы для тех составов, которые могут привести к аварии (например, не пристегнутый ремень не может являться причиной аварии), улучшить качество дорожных магистралей, усилить борьбу с коррупционной направленностью сотрудников ГИБДД.

Литература

1. Абросимов Н. В., Адушкин В. В., Агеев А. И. Безопасность России. Фундаментальные и прикладные проблемы комплексной безопасности. Изд-во: «МГФ Знание», 2017.
2. Головкин В.В. К вопросу о понятии безопасности дорожного движения // Правовед: история, теория, практика. 2015. №1(4). С.62-65.
3. Майоров В.И. Основное противоречие дорожного движения // Транспортное право. 2011. №3. С. 32 – 34.
4. Постановление Правительства РФ от 29.06.1995 N 647 (ред. от 04.09.2012) «Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий».

УДК 343.326

Роксана Дулямединовна Касумова,
студент
(Санкт-Петербургский государственный
архитектурно-строительный университет)
E-mail: roksana.kasumova@mail.ru

Roxana Dunjamadinovna Kasumova,
student
(Saint Petersburg State University
of Architecture and Civil Engineering)
E-mail: roksana.kasumova@mail.ru

ТЕРРОРИСТИЧЕСКИЕ АКТЫ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ КАК УГРОЗА СОВРЕМЕННОМУ ОБЩЕСТВУ

TERRORIST ACTS WITH USING MOTOR VEHICLES AS A THREAT TO THE CONTEMPORARY SOCIETY

В статье дается определение понятия «терроризм» и «террористический акт». Описывается угроза проблемы терроризма для современного мирового сообщества. Анализируется количество зарегистрированных преступлений террористического характера в Российской Федерации за последние годы. Рассматривается использование автотранспортных средств как орудия совершения преступлений террористического характера. Приводятся примеры совершенных преступлений террористической направленности с использованием автотранспорта. Изучены основные причины использования террористами автотранспортных средств в качестве орудия совершения преступления. Приводятся мнения отечественных и зарубежных специалистов по разработке наиболее эффективных методов борьбы с терроризмом.

Ключевые слова: терроризм, террористический акт, автотранспортное средство, преступление террористического характера, ответственность, методы борьбы.

The article defines the concept of «terrorism» and «terrorist act». The threat of the problem of terrorism for the modern world community is described. The number of reported crimes

of a terrorist nature in the Russian Federation has been analyzed in recent years. The use of vehicles as tools for committing crimes of a terrorist nature is considered. Examples of committed crimes of a terrorist nature using motor vehicles are given. The main reasons for the use of vehicles by terrorists as an instrument for committing a crime have been studied. The views of domestic and foreign experts on the development of the most effective methods of combating terrorism are presented.

Keywords: terrorism, terrorist act, vehicle, crime of a terrorist nature, responsibility, methods of struggle.

На сегодняшний день проблема терроризма является одной из самых значимых для всего современного мирового сообщества. Она несет большие человеческие, моральные, политические, экономические потери, которые порой не подлежат восстановлению. Для решения этой проблемы требуется приложение больших усилий всех государств. Помимо прочего, терроризм порождает вражду между государствами, провоцирует войны, недоверие и ненависть между социальными и национальными группами, которые порой не поддаются решению в течение жизни целого поколения.

Само понятие «терроризм» произошло от латинского слова *terror*, что означает страх, ужас. В соответствии со ст. 3 Федерального закона «О противодействии терроризму» от 06.03.2006 N 35-ФЗ под терроризмом понимается идеология насилия и практика воздействия на принятие решения органами государственной власти, органами местного самоуправления и (или) иными формами противоправных насильственных действий. Террористический акт – совершение взрыва, поджога или иных действий, устрашающих население и создающих опасность гибели человека, причинения значительного имущественного ущерба либо наступления иных тяжких последствий, в целях дестабилизации деятельности органов власти или международных организаций, либо воздействия на принятие ими решений, а также угроза совершения указанных действий в тех же целях [1].

Преступления террористической направленности являются одними из самых опасных и жестоких. В Российской Федерации устанавливается ответственность за совершение преступлений террористического характера, предусмотренных статьями 205, 205.1, 205.2, 205.3, 205.4, 205.5, 206, 208, 211, 220, 221, 277, 278, 279, 360 и 361 Уголовного Кодекса Российской Федерации [2].

По официальным данным Генеральной прокуратуры РФ на территории нашей страны в 2016 году было зарегистрировано рекордное количество преступлений террористического характера – 2 227, а в 2017 году данный показатель снизился на 16% по отношению к предыдущему – 1 871 преступление (рис. 1). В рейтинге стран мира по уровню терроризма (*Global Terrorism Index*), Россия занимает 33 место из 160 исследуемых стран с индексом 5,33.

По рейтингу регионов РФ с самым высоким числом преступлений террористического характера в 2017 году первое место с большим отрывом

занимает Республика Дагестан, где за прошедший год было зарегистрировано 531 преступление террористической направленности. На втором месте по количеству таких преступлений Чеченская Республика – 256 зарегистрированных преступлений террористического характера (рис. 2).

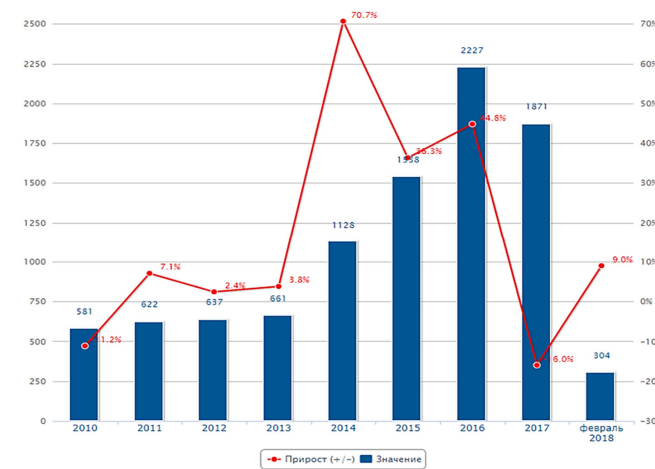


Рис. 1. Число зарегистрированных преступлений террористического характера в РФ за 2010-2018 гг.



Рис. 2. Рейтинг регионов Российской Федерации по наибольшему количеству зарегистрированных преступлений террористического характера

Прогресс науки и техники привел не только к качественному изменению жизни современного общества, но и дал возможность террористам использовать все более изощренные и жестокие методы проведения террористических актов. В современном мире террористами в место ручных бомб и однозарядных пистолетов используется разнообразное холодное и огнестрельное оружие, взрывчатые, химические и радиоактивные вещества, биологические агенты, вещества и ядерные заряды, широко распространённые средства связи (почта, телефон, компьютер) и разновидности транспорта [3].

В последние годы в качестве орудия или оружия совершения террористического акта особенно широко используются именно автотранспортные средства. Это в первую очередь связано со следующими обстоятельствами:

во-первых, относительно невысокая стоимость в виду его массового производства и возможности без каких-либо затруднений приобрести его, особенно на вторичном рынке;

во-вторых, приобретение автомобильного средства, которое считается источником повышенной опасности, не требует специального разрешения в отличии от оружия;

в-третьих, автомобиль, находящийся, к примеру, в местах стоянок или двигающийся в общем транспортном потоке, не привлекает к себе особого внимания как со стороны окружающих, так и со стороны органов внутренних дел [3].

В последние годы террористы часто используют автотранспортные средства не только для их минирования и взрыва, стрельбы из них, блокировки автомобилем определенного участка местности или транспортировки оружия, взрывных, радиоактивных, биологических, химических веществ, но и непосредственно в качестве средства совершения терроризма. Так, например, 22 марта 2017 года на Вестминстерском мосту в Лондоне 52-летний британец Халид Масуд выехал на своем автомобиле на тротуар и сбил порядка 50 человек, четырех из которых насмерть. 14 июля 2016 года в Ницце 19-тонный грузовой автомобиль врезался в толпу людей, которые пришли посмотреть салют в честь Национального праздника на Английской набережной. Преступник намеренно, стараясь задавить как можно больше людей, проехал 2 км. Погибли 85 человек и около 200 человек пострадали. 19 июня 2017 года в Лондоне около парка Финсбери неизвестный направил грузовой автомобиль в толпу, в результате чего 8 человек пострадали. 17 августа 2017 года был совершен наезд на пешеходов террористом в центре Барселоны на пешеходной улице Рамбла, в результате которого погибли 16 человек, 151 человек пострадал. 3 июня 2017 года в британской столице на Лондонском мосту трое мужчин на микроавтобусе начали давить пешеходов. В результате теракта погибли 8 человек, 48 человек были госпитализированы.

Таким образом, не сегодняшний день можно говорить о том, что современный терроризм, в связи с текущими антитеррористическими возможностями европейских стран, взял на вооружение новую тактику подготовки

и проведения террористических актов. Такие преступления, как правило, сложно выявить и предотвратить на более раннем этапе. Это связано в первую очередь с тем, что у современных террористов в основном отсутствует формальная принадлежность к какой-либо радикальной организации. В последствии ответственность за совершение такого рода террористического акта берет на себя самопровозглашенное Исламское государство. Работа правоохранительных органов ряда стран значительно осложняется в виду первоначального отсутствия у террористов определенных организаций, внедрившись в которые можно было бы получить информацию о их деятельности и выйти на руководителей организации. Целями атак, как правило, выбирают именно простых граждан, так как это значительно проще, чем совершать удары по военным или стратегической инфраструктуре, а также вызывает широкий резонанс в СМИ. Еще одной из причин почему террористы-одиночки используют в качестве «оружия» в основном автотранспортные средства, а не огнестрельное оружие является нежелание попадать в поле зрения как правоохранительных органов, имеющих своих осведомителей в сфере незаконного оборота оружия, так и преступных организаций, также не являющихся их союзниками [4].

Столкнувшись лицом к лицу с практическим террором, государство вынуждено заниматься разработкой стратегии и тактики борьбы с ним. Одной из самых известных и эффективных является «израильская модель» борьбы с терроризмом. Она построена на следующих основных принципах:

1. Никаких уступок террористам. Никаких сделок с ними.
2. Неотвратимость наказания. Террористы, должны понести кару во что бы то ни стало.
3. Всесторонняя изоляция и правовое давление на страны, поддерживающие терроризм, с целью прекращения данной политики.
4. Содействие и всесторонняя помощь антитеррористическим службам государств в их борьбе с терроризмом.

Следует отметить, что никакие антитеррористические методы и средства не смогут обеспечить 100 % гарантии безопасности от использования террористами транспортных средств в целях совершения террористических актов. Вместе с тем отечественные и западные специалисты в области противодействия терроризму полагают, что наиболее эффективным методом защиты от данного вида терроризма является активная атака на него с целью уничтожения самих террористических группировок и разработки социальных и политических программ, которые подорвут террористическую идеологию и сорвут привлечение в их ряды новых подрывников. Для организации эффективной борьбы с терроризмом необходима тесная координация действий право охранительных органов и населения, и создание эффективной коммуникационной системы предупреждения и управления [3, 5].

Литература

1. Федеральный закон «О противодействии терроризму» от 06.03.2006 N 35-ФЗ. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_58840/ (дата обращения – 21.04.2018).
2. «Уголовный кодекс Российской Федерации» от 13.06.1996 N 63-ФЗ. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_10699/ (дата обращения – 21.04.2018).
3. Данилов А. В., Никитин Д. В. Использование террористами автотранспортных средств при совершении террористических актов. 2017 г. 7 с. URL: <https://interactive-plus.ru/e-articles/431/Action431-464596.pdf> (дата обращения – 21.04.2018).
4. Веселовский С. Терроризм в Европе: перемирия не будет. 2018 г. URL: <http://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/terrorism-v-evrope-peremiriya-ne-budet/> (дата обращения – 24.04.2018).
5. В. И. Гришин и др. Терроризм в современном мире. Вып. 5. Москва: ФГБОУ ВО «РЭУ им. Г. В. Плеханова», 2015. 108 с.

УДК 343.13:[343.375:69]

Сергей Борисович Мартыненко,
канд. юрид. наук, доцент
(Санкт-Петербургский государственный
архитектурно-строительный университет)
Email: martyncomorder@mail.ru

Sergey Borisovich Martynenko,
PhD of Law Sci., Associate professor
(Saint Petersburg State University
of Architecture and Civil Engineering)
Email: martyncomorder@mail.ru

**ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ПРОИЗВОДСТВА
ИССЛЕДОВАНИЙ В СТАДИИ ВОЗБУЖДЕНИЯ УГОЛОВНОГО ДЕЛА
И ИХ ЗНАЧЕНИЕ ПРИ РАССМОТРЕНИИ СООБЩЕНИЙ
О ПРЕСТУПЛЕНИЯХ В СФЕРЕ СТРОИТЕЛЬСТВА**

**LEGAL REGULATION OF RESEARCH PRODUCTION IN THE STAGE OF
INITIATION OF CRIMINAL PROCEEDINGS AND THEIR IMPORTANCE IN
THE CONSIDERATION OF REPORTS ON CRIMES IN THE FIELD
OF CONSTRUCTION INDUSTRY**

В статье отслеживается хронология, анализируется динамика и выделяются основные тенденции законодательного регулирования производства исследований документов и других материальных объектов в стадии возбуждения уголовного дела, без которых невозможно выявление признаков большинства преступлений в сфере строительства. На данной основе автором формулируются предложения по дальнейшему совершенствованию уголовно-процессуальной регламентации означенной деятельности, прежде всего, посредством внесения соответствующих изменений и дополнений в ст. 144 УПК РФ. При этом автором обосновывается определяющее значение производства указанных исследований, в том числе и в первую очередь, различных судебных экспертиз, при рассмотрении сообщений о корыстных преступлениях, связанных с неполным и (или) некачественным проведением строительно-монтажных и ремонтных работ.

Ключевые слова: стадия возбуждения уголовного дела, рассмотрение сообщений о преступлении, предварительная проверка сообщений о преступлении, производство

исследований и судебных экспертиз в стадии возбуждения уголовного дела, преступления в сфере строительства.

In the article the author tracks the chronology, analyzes the dynamics and identifies the main tendencies of legislative regulation of the production of researches of documents and other material objects in the stage of initiation of criminal proceedings, without which it is impossible to identify the signs of the majority of crimes in the field of the construction industry. On this basis, the author formulates proposals for the further improvement of the normative regulation of the relevant criminal procedural activity, primarily through the introduction of appropriate changes and additions to the article 144 of the Code of Criminal Procedure of the Russian Federation. At the same time, the author justifies the decisive importance of the production of these studies, including, first and foremost, various forensic examinations, when examining reports of self-serving crimes related to incomplete and (or) low-quality execution of construction, installation and repair works.

Keywords: stage of initiation of criminal proceedings, consideration of reports of a crime, preliminary verification of reports of a crime, production of studies and forensic examinations in the stage of initiation of criminal proceedings, crimes in the field of construction industry.

Активное развитие в современной России строительной отрасли экономики и высокая прибыльность строительного бизнеса обусловили повышение уровня корыстной преступности в указанной области, в том числе в её организованных формах. Последнему немало способствует коррумпированность государственных и муниципальных служащих, задействованных в реализации преступных схем, направленных на незаконное присвоение инвестируемых в строительство денежных средств. Кроме того, организации-подрядчики, умышленно производя строительно-монтажные и ремонтные работы в нарушение проектно-сметной документации, незаконно получают денежные средства, которые при условии её точного соблюдения должны были быть вложены в строительство.

Наиболее распространёнными преступлениями в сфере строительства в настоящее время являются мошенничество (ст. 159 УК РФ), присвоение или растрата (ст. 160 УК РФ), злоупотребление полномочиями (ст. 201 УК РФ), злоупотребление должностными полномочиями (ст. 285 УК РФ), превышение должностных полномочий (ст. 286 УК РФ) и некоторые другие.

К способам совершения указанных преступлений относятся: «1) производство строительно-монтажных или ремонтных работ в неполном объеме, предусмотренном проектно-сметной документацией, с включением в акты приемки и в иную документацию работ, заведомо не производившихся реально (фальсификация хозяйственных операций путем составления фиктивной проектно-сметной или отчетной документации); 2) производство строительно-монтажных или ремонтных работ с грубыми нарушениями проектно-сметной документации относительно размерных характеристик объекта, количества, качества, стоимости используемого материала или оборудования, определенных видов работ и т. п.; 3) заведомое подписание фиктивных актов приемки работ руководителями организаций-заказчиков, действующих в сго-

воре с подрядчиками либо привлекавших для производства данных работ подконтрольные им организации; ... 8) имитация производства строительно-монтажных работ по возведению жилья или иного объекта строительства, без намерений их реального осуществления, либо иное введение в заблуждение инвесторов о намерениях виновных осуществить строительство (в том числе путем создания финансово-строительных пирамид)» [1] и др.

Непреодолимая социальная значимость строительного сектора, обуславливает высокую степень общественной опасности преступлений, совершаемых в указанной области.

Тем не менее, предвидя большую вероятность прекращения уголовного преследования и постановления оправдательных приговоров по уголовным делам о преступлениях в сфере строительства, следователи нередко отказывают в их возбуждении, усматривая при этом наличие не признаков соответствующего преступления, а гражданско-правового спора, в частности, по поводу неполного и (или) некачественного производства строительно-монтажных или ремонтных работ, либо нарушения сроков их выполнения.

Причиной этого во многом служит недостаточная реализация следователями предусмотренных уголовно-процессуальным законом возможностей использования специальных знаний при проведении предварительной проверки сообщений о преступлениях указанной категории.

Так, для выявления признаков корыстных преступлений в сфере строительства, связанных с неполным и (или) некачественным проведением строительно-монтажных и ремонтных работ, необходимо проведение исследований определённых документов, объектов строительства и иных материальных объектов, в том числе и прежде всего, посредством производства судебно-почерковедческих, судебно-бухгалтерских, судебных компьютерно-технических, судебных строительно-технических и других судебных экспертиз.

В связи с этим представляется актуальным рассмотрение вопросов, касающихся уголовно-процессуального регулирования производства исследований, в том числе и экспертных, в стадии возбуждения уголовного дела или, иначе говоря, – при рассмотрении сообщений о преступлениях, то есть в ходе их предварительной проверки (далее – предварительная проверка).

В своей первоначальной редакции УПК РФ предусматривал в стадии возбуждения уголовного дела не само производство, а только назначение судебной экспертизы. Однако упоминалось о назначении судебной экспертизы только в ч. 4 ст. 146 УПК РФ, причём, в скобках и как бы между прочим, вскользь – в связи с требованием о представлении материалов предварительной проверки вместе с постановлением о возбуждении уголовного дела прокурору для принятия им решения о даче согласия на возбуждение уголовного дела. При этом, ни в разд. VII УПК РФ, регулирующем производство в стадии возбуждения уголовного дела, ни в гл. 27 УПК РФ, регламентирующей порядок назначения и производства судебной экспертизы, ни в каких-либо других уголовно-процессуальных нормах непосредственного указания на

возможность назначения и производства указанного следственного действия предусмотрено не было. Такое неопределённое законодательное регулирование данного вопроса породило существенное разнообразие подходов к его решению, как в соответствующей правоприменительной практике, так и в уголовно-процессуальной науке [2, 4, 5, 6, 7, 8, 9].

Федеральный закон от 05.06.2007 № 87-ФЗ [10], отменивший дачу прокурором согласия на возбуждение уголовного дела, вообще исключил из УПК РФ какое-либо упоминание о судебной экспертизе в стадии возбуждения уголовного дела.

При этом, начиная с указанного момента, и вплоть до 2010 года УПК РФ вообще не предусматривал назначения и производства каких-либо исследований при проведении предварительной проверки. Таким образом, достаточно длительный период времени уголовно-процессуальный механизм, позволяющий выявлять в стадии возбуждения уголовного дела признаки корыстных преступлений, связанных с неполным и (или) некачественным проведением строительно-монтажных или ремонтных работ, фактически отсутствовал.

Федеральный закон от 04.07.2003 № 92-ФЗ [11] закрепил в ч. 1 ст. 144 УПК РФ правомочие органов и должностных лиц, проводящих предварительную проверку, требовать производства документальных проверок, ревизий и привлекать к участию в них специалистов. Федеральным законом от 09.03.2010 № 19-ФЗ [12] в ч. 1 ст. 144 УПК РФ было предусмотрено правомочие органов и должностных лиц, рассматривающих сообщение о преступлении, требовать производства исследований документов, предметов и трупов с привлечением к участию в этих исследованиях специалистов. Этими же федеральными законами в ч. 3 ст. 144 УПК РФ была установлена возможность продления срока предварительной проверки до 30 суток при необходимости проведения указанных действий. Данные уголовно-процессуальные положения сохранили своё действие до настоящего времени.

Установив в уголовно-процессуальном законе допустимость требования производства документальных проверок, ревизий, исследований документов, предметов, трупов, законодатель воздержался от прямого закрепления в УПК РФ указания на возможность самого их производства. Скорее всего, это было связано с тем, что проведение означенных действий представляет собой непроцессуальные формы применения специальных знаний в уголовном судопроизводстве [7, 13], не могущие поэтому быть прямо предусмотренными и регламентированными в УПК РФ. Однако такая нормотворческая конструкция может быть превратно истолкована как установление допустимости исключительно инициирования документальных проверок, ревизий, исследований документов, предметов, трупов, но не самого их производства в стадии возбуждения уголовного дела. Конечно, предусмотренная законодателем возможность продления срока предварительной проверки при необходимости производства указанных действий предполагает, что их проведение в ходе такой проверки является допустимым. Тем не менее, наиболее

правильным представляется закрепление в ст.144 УПК РФ не только требования о производстве, но и самого производства по требованию органов и должностных лиц, рассматривающих сообщение о преступлении, документальных проверок, ревизий и исследований, в том числе документов, предметов и трупов.

В связи с последним обращает на себя внимание то обстоятельство, что не имеющие необходимых реквизитов бумажные носители информации и её электронные формы, необходимость исследования которых возникает в ходе предварительной проверки, не обладают статусом документов, но и рассматривать их в качестве предметов тоже представляется недопустимым. Кроме того, отнесение многих материальных объектов, исследование которых может осуществляться в стадии возбуждения уголовного дела, в частности, различных сыпучих, жидких и газообразных веществ, химических соединений, в том числе лекарственных препаратов, наркотических средств, ядов, пищевых продуктов, алкогольных и иных напитков, строительных материалов, запахов и т. п. к предметам тоже является некорректным. Рассматривая вопросы возбуждения уголовных дел о преступлениях в сфере строительства, С.В. Задерако также справедливо отмечал, что различные строительные объекты предметами не являются, и предлагал дополнить ч. 1 ст. 144 УПК РФ словами «зданий, строений, сооружений» после слов «предметов, трупов» [1]. Кроме того, не следует забывать и о не относящихся к предметам представителях растительного и животного мира, которые также могут быть исследованы в ходе предварительной проверки.

Учитывая всё многообразие форм окружающей нас среды, могущих стать объектами исследований в ходе предварительной проверки, предлагаем предусмотреть в ч. 1 ст. 144 УПК РФ в качестве одного из способов её проведения «исследование документов, материалов, предметов, веществ, иных материальных объектов и трупов». При этом соответствующие изменения должны быть внесены также в ст. 176 и 177 УПК РФ, регламентирующие основания и порядок производства осмотра соответственно.

Помимо этого, необходимо отметить, что с появлением в УПК РФ норм, предусматривающих возможность проведения до возбуждения уголовного дела исследований, не являющихся судебно-экспертными, возник закономерный вопрос о юридическом статусе этих исследований.

Так, в частности, Е.А. Зайцевой отмечалось, что правовая природа таких «предварительных исследований должна рассматриваться через призму Федерального закона «Об оперативно-розыскной деятельности» и ведомственных нормативных актов, регламентирующих соответствующую деятельность в различных силовых ведомствах, включающих в свою структуру экспертные службы» [7]. Действительно, п. 5 ч. 1 ст. 6 Федерального закона от 12.08.1995 № 144-ФЗ [14], предусматривает такое оперативно-розыскное мероприятие (далее – ОРМ), как «исследование предметов и документов». Кроме того, производство исследований при проведении предварительной

проверки, например, в органах внутренних дел регламентируется Наставлением по организации экспертно-криминалистической деятельности в системе МВД России, утверждённым Приказом МВД России от 11.01.2009 № 7 [15].

Соглашаясь с мнением Е.А. Зайцевой по рассматриваемому вопросу, тем не мене, считаем необходимым подчеркнуть, что какие-либо легальные разъяснения на данный счёт в настоящее время отсутствуют.

Изложенное выше позволяет предложить следующие альтернативные варианты решения указанных проблем:

– дополнить ст. 144 УПК РФ следующей нормой бланкетного характера: «Производство документальных проверок, ревизий, исследований документов, материалов, предметов, веществ, иных материальных объектов и трупов при проверке сообщений о преступлении осуществляется по требованию дознавателя, органа дознания, следователя, руководителя следственного органа в порядке, устанавливаемом нормативными правовыми актами министерств и ведомств Российской Федерации в соответствии с их компетенцией», либо:

– предусмотреть и регламентировать в гл. 19 УПК РФ проведение в стадии возбуждения уголовного дела исследований, не имеющих статуса ни судебной экспертизы, ни соответствующего ОРМ, в качестве самостоятельного процессуального действия, либо:

– вообще исключить из уголовно-процессуального закона положения, касающиеся проведения исследований документов, предметов, трупов в связи с закреплением в ч. 1 ст. 144 УПК РФ допустимости производства судебной экспертизы и дачи органу дознания обязательного для исполнения письменного поручения о проведении ОРМ, в том числе исследований предметов и документов, до возбуждения уголовного дела, о чём будет сказано далее.

При этом в случае реализации второго или третьего вариантов первый вариант также может быть реализован, но только в отношении документальных проверок и ревизий. Соответственно, из указанного законодательного положения необходимо будет исключить упоминание о производстве исследований.

Федеральный закон от 28.12.2010 № 404-ФЗ [16] закрепил в ч. 1 ст. 144 УПК РФ правомочие органов и должностных лиц, проводящих предварительную проверку, давать органу дознания обязательное для исполнения письменное поручение о проведении ОРМ. Помимо этого, указанным Федеральным законом ч. 3 ст. 7 Федерального закона от 12.08.1995 № 144-ФЗ была дополнена таким основанием проведения ОРМ, как поручения следователя, руководителя следственного органа, дознавателя, органа дознания по материалам проверки сообщений о преступлении, находящимся в их производстве.

Эти законодательные положения, во-первых, отделили уголовно-процессуальную деятельность в стадии возбуждения уголовного дела от оперативно-розыскной, предоставив возможность вести речь не только об опера-

тивно-розыскном сопровождении (обеспечении) предварительного расследования и судебного разбирательства, но и об оперативно-розыскном сопровождении (обеспечении) предварительной проверки. Во-вторых, указанные нововведения фактически сформировали законодательную основу производства исследований предметов и документов в стадии возбуждения уголовного дела как ОРМ.

Федеральный закон от 04.03.2013 № 23-ФЗ [17] установил допустимость не только назначения, но и производства судебной экспертизы в стадии возбуждения уголовного дела, закрепив при этом правомочия органов и должностных лиц, рассматривающих сообщение о преступлении, принимать участие в производстве судебной экспертизы и получать заключение эксперта в разумный срок (ч. 1 ст. 144, ч. 4 ст. 195 УПК РФ). При этом, указанным Федеральным законом в ч. 3 ст. 144 УПК РФ была предусмотрена возможность продления срока предварительной проверки до 30 суток при необходимости проведения судебных экспертиз и ОРМ.

Таким образом, с одной стороны, процессуальный арсенал дознавателя, органа дознания, следователя, руководителя следственного органа пополнился ещё одним эффективным способом установления наличия или отсутствия признаков преступления, повышающим обоснованность принятия решения о возбуждении, либо об отказе в возбуждении уголовного дела.

С другой же стороны, допустимость назначения и производства судебной экспертизы в ходе предварительной проверки породила новые проблемы и правовые пробелы.

Так, в частности, учёными-процессуалистами совершенно обоснованно был поставлен вопрос о том, каким образом следует поступать органам и должностным лицам, рассматривающим сообщение о преступлении, если своевременно назначенная судебная экспертиза, без заключения которой невозможно определить наличие или отсутствие признаков преступления, и, соответственно, принять решение о возбуждении или об отказе в возбуждении уголовного дела, по объективным причинам не может быть завершена в 30-суточный срок [18].

Кроме того, не имея возможности обрести статус подозреваемого, обвиняемого, потерпевшего или свидетеля, вовлекаемые в производство предварительной проверки лица не в состоянии воспользоваться процессуальными правами указанных участников уголовного судопроизводства при назначении и производстве судебной экспертизы, предусмотренными ст. 198 УПК РФ [7, 13].

На наш взгляд, означенную проблему законодателю необходимо разрешить:

– дополнив ст. 144 УПК РФ ссылочной нормой следующего содержания: «При назначении и производстве судебной экспертизы участники проверки сообщений о преступлении, чьи интересы таким образом затрагиваются, пользуются правами, предусмотренными ст. 198 УПК РФ», либо:

– предусмотрев в гл. 19 УПК РФ специальные права участников стадии возбуждения уголовного дела, обусловленные назначением и производством судебных экспертиз.

Помимо указанного, представляется некорректным употребление законодателем понятий «судебная экспертиза» и «заключение эксперта» в ч. 1 ст. 144 УПК РФ в единственном числе. Это может быть буквально истолковано как допустимость назначения только одной судебной экспертизы в каждом случае проведения предварительной проверки и лишь один единственный раз. Учитывая данное обстоятельство, предлагаем следующую редакцию рассматриваемого законодательного положения: «назначать судебные экспертизы, принимать участие в их производстве и получать заключения экспертов в разумный срок». Аналогичным образом необходимо поступить и с содержащимся в ч. 1 ст. 144 УПК РФ положением, предусматривающим правомочие органов и должностных лиц, проводящих предварительную проверку, «давать органу дознания обязательное для исполнения письменное поручение о проведении оперативно-розыскных мероприятий».

Изложенное выше позволяет выделить следующие основные тенденции уголовно-процессуального регулирования производства исследований в стадии возбуждения уголовного дела:

– расширение круга допустимых при производстве предварительной проверки исследований, имеющих различную правовую природу: так называемых предварительных непроцессуальных исследований документов и предметов, судебных экспертиз и ОРМ «исследование предметов и документов» (ч. 1 ст. 144, ч. 4 ст. 195 УПК РФ УПК РФ);

– установление возможности увеличения срока предварительной проверки при необходимости производства указанных исследований (ч. 3 ст. 144 УПК РФ).

Вместе с тем, как было отмечено выше, законодательному регулированию назначения и производства исследований в стадии возбуждения уголовного дела в настоящее время присущи определённые недостатки и пробелы.

Федеральным законом от 04.03.2013 № 23-ФЗ ст. 144 УПК РФ была дополнена ч. 1.2, содержащей положение о том, что полученные в ходе проверки сообщения о преступлении сведения могут быть использованы в качестве доказательств при условии соблюдения положений ст. 75 и 89 УПК РФ. Таким образом, доказательственное значение результатов исследований, производимых в стадии возбуждения уголовного дела, было признано официально.

Кроме того, указанный Федеральный закон дополнил ст. 144 УПК РФ ч. 1.1, предусмотревшей обязанность органов и должностных лиц, проводящих предварительную проверку, разъяснять её участникам их права и обязанности, предусмотренные УПК РФ, а также обеспечивать возможность осуществления этих прав в той части, в которой производимые процессуальные действия и принимаемые процессуальные решения затрагивают интересы участников стадии возбуждения уголовного дела.

К таким правам участников данной уголовно-процессуальной стадии, безусловно, необходимо отнести:

- заявление ходатайств о назначении и производстве исследований, в том числе и прежде всего, судебных экспертиз;
- самостоятельное инициирование производства исследований в различных экспертных учреждениях с последующим представлением результатов этих исследований органам и должностным лицам, рассматривающим сообщение о преступлении.

Так, в уголовно-процессуальной литературе описан случай, когда экспертным бюро «Индекс» была проведена строительная экспертиза по договору с английской торговой компанией, купившей недостроенный объект под офис торгового представительства. «Руководство компании не устраивала завышенная подрядчиком стоимость строительных работ. В результате проведенной по её инициативе независимой экспертизы были установлены существенные приписки подрядчика. Заключение независимой экспертизы сотрудника бюро «Индекс» послужило подтверждением доводов руководства английской торговой компании при обращении ими в правоохранительные органы для решения вопроса о возбуждении уголовного дела в отношении прораба строительной организации. Эти материалы в дальнейшем фигурировали в уголовном деле как документы-доказательства и впоследствии послужили поводом для назначения судебно-строительной экспертизы по данному делу» [7].

Указанный пример свидетельствует о том, что надлежащее обеспечение органами и должностными лицами, проводящими предварительную проверку, прав её участников не только способствует реализации их законных интересов, но и создаёт необходимые предпосылки появления достаточного основания для возбуждения уголовного дела (ч. 2 ст. 140 УПК РФ) и формирования доказательственной базы по уголовному делу.

Таким образом, в настоящее время УПК РФ по сравнению с периодом действия его первоначальной редакции предоставляет органам и должностным лицам, проводящим предварительную проверку, достаточно обширный и действенный нормативный инструментарий, позволяющий устанавливать соответствие или несоответствие вида, характера, полноты и качества выполненных строительного-монтажных и ремонтных работ проектно-сметной и отчётной строительной документации посредством производства исследований, имеющих различную правовую природу. Без проведения исследований (в том числе и в первую очередь судебно-экспертных) проектно-сметной и отчётной строительной документации, строительных материалов и технологий, строительного оборудования, отдельных строительных конструкций и объектов строительства установление признаков большинства корыстных преступлений, связанных с неполным и (или) некачественным проведением строительного-монтажных и ремонтных работ не представляется возможным. Соответственно, назначение и производство исследований имеет определя-

ющее значение при рассмотрении сообщений и решении вопроса о возбуждении уголовных дел об указанных преступлениях в сфере строительства.

Литература

1. Задерако С. В. Особенности расследования корыстных преступлений в сфере строительства, связанных с фальсификацией проектно-сметной и отчетной документации: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Ростов-на-Дону, 2013. 29 с.
2. Волколуп О.В. Система уголовного судопроизводства и проблемы ее совершенствования. СПб.: Издательство «Юридический центр Пресс», 2003. 267 с.
3. Зажицкий В.И. Результаты оперативно-розыскной деятельности в уголовном судопроизводстве: теория и практика. СПб.: Издательство Р. Асланова «Юридический центр Пресс», 2006. 449 с.
4. Некрасова С.В., Кесарева Т. П. Правовые вопросы возбуждения уголовного дела и предварительного расследования. Учебно-методическое пособие. М.: Издательство «Юрлитинформ», 2006. 200 с.
5. Победкин А.В., Бурцев С.Н. Нарушения уголовно-процессуальных норм в деятельности органов дознания, средства их предупреждения и устранения: Монография. М.: Юрлитинформ, 2010. 232 с.
6. Рыжаков А.П. Возбуждение и отказ в возбуждении уголовного дела: научно-практическое руководство / А.П. Рыжаков. М.: Издательство «Экзамен», 2007. 319 с.
7. Сущность и актуальные проблемы стадии возбуждения уголовного дела: монография. 2-е изд., испр. и доп. / отв. ред. И.С. Дикарев. М.: Юрлитинформ, 2012. 408 с.
8. Химичева Г.П. Досудебное производство по уголовным делам: концепция совершенствования уголовно-процессуальной деятельности. Монография / Г.П. Химичева. М.: Издательство «Экзамен», 2003. 352 с.
9. Химичева Г.П., Мичурина О.В., Химичева О.В., Мичурина В.С. Проблемы нарушений уголовно-процессуальных норм при возбуждении и прекращении уголовных дел, способы их устранения. Монография. Москва, 2004. 191 с.
10. Федеральный закон от 05.06.2007 № 87-ФЗ «О внесении изменений в Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации и Федеральный закон “О прокуратуре Российской Федерации”» // *Собрание законодательства РФ*. 2007. № 24. Ст. 2830.
11. Федеральный закон от 04.07.2003 № 92-ФЗ «О внесении изменений и дополнений в Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации» // *Собрание законодательства РФ*. 2003. № 27. Ст. 2706.
12. Федеральный закон от 09.03.2010 № 19-ФЗ «О внесении изменений в Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации» // *Собрание законодательства РФ*. 2010. № 11. Ст. 1168.
13. Кожокар В.В. Возбуждение уголовного дела: вопросы теории и практики: Дис. ... канд. юрид. наук. М., 2016. 301 с.
14. Федеральный закон от 12.08.1995 № 144-ФЗ «Об оперативно-розыскной деятельности» // *Собрание законодательства РФ*. 1995. № 33. Ст. 3349.
15. Наставление по организации экспертно-криминалистической деятельности в системе МВД России, утв. Приказом МВД России от 11.01.2009 № 7 // Документ опубликован не был. URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 12.04.2018).
16. Федеральный закон от 28.12.2010 № 404-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с совершенствованием деятельности органов предварительного следствия» // *Собрание законодательства РФ*. 2011. № 1. Ст. 16.

17. Федеральный закон от 04.03.2013 № 23-ФЗ «О внесении изменений в статьи 62 и 303 Уголовного кодекса Российской Федерации и Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 2013. № 9. Ст. 875.

18. Актуальные проблемы уголовно-процессуального права: учеб. пособие для студентов вузов, обучающихся по специальности «Юриспруденция» / под ред. О.В. Химичевой, О.В. Мичуриной. М.: ЮНИТИ-ДАНА: Закон и право, 2014. 287 с. (Серия «Magister»).

УДК 343.98

Александр Владимирович Табаков,
канд. юрид. наук, доцент
(Санкт-Петербургский государственный
архитектурно-строительный университет)
E-mail: *tabakov@mail.ru*

Alexander Vladimirovich Tabakov,
PhD of Law Science, Associate Professor
(Saint Petersburg State University
of Architecture and Civil Engineering)
E-mail: *tabakov@mail.ru*

КРИМИНАЛИСТИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА СПОСОБОВ СОВЕРШЕНИЯ КОНТРАБАНДЫ НАРКОТИКОВ, СВЯЗАННЫХ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ РАЗЛИЧНЫХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА

CRIMINALISTIC CHARACTERISTIC OF THE DRUG SMUGGLING METHODS ASSOCIATED WITH USING OF THE VARIOUS TRANSPORT MODES

Статья посвящена разработке криминалистической характеристики способов совершения контрабанды наркотиков. Поскольку суть контрабанды – незаконное перемещение определённых предметов через границу, и такое перемещение, как правило, невозможно или затруднительно без транспорта, особое значение в контрабандной деятельности имеет именно транспортная составляющая. В этой связи автор исследует применяемые преступниками способы в аспекте разнообразия транспортных средств, вовлечённых в криминальную деятельность. Автором предлагается классификация способов совершения контрабанды наркотиков, связанных с использованием для их трансграничной перевозки различных видов транспорта. Эта классификация может служить элементом криминалистической характеристики рассматриваемого преступления и быть включённой в частную методику его расследования.

Ключевые слова: криминалистическая характеристика контрабанды наркотиков; способы совершения контрабанды наркотиков; трансграничная перевозка наркотиков; виды транспорта.

The article is devoted to the development of criminalistic characteristic of the drugs smuggling methods. Since the essence of smuggling is the illegal movement of the certain items across the border, and such movement is usually impossible or difficult without transport, the transport component is particularly important in the smuggling activity. In this regard, the author explores the methods used by criminals in the aspect of the variety of vehicles involved in the criminal activities. The author proposes a classification of the drugs smuggling methods connected with the using of the various transport modes in cross-border transportation. This classification can be used as an element of the criminalistic characteristic of that crime and be included in the investigation methodology.

Keywords: criminalistic characteristic of a drug smuggling, committing methods of a drug smuggling; cross-border drug trafficking; transport modes.

Для российского государства проблема контрабанды наркотиков характеризуется высочайшей степенью актуальности (обобщающий термин «наркотики» в настоящей работе используется для обозначения подконтрольных психоактивных объектов: наркотических средств, психотропных веществ и их аналогов, новых потенциально опасных психоактивных веществ). С момента либерализации внешнеэкономической деятельности в 90-х годах прошлого века и до сегодняшнего дня стабильно увеличиваются объём и ассортимент наркотиков, незаконно перемещаемых через границу, расширяется «география» их контрабандных поставок. Усиление товарных, финансовых и миграционных трансграничных потоков, происходящее в настоящее время под воздействием международных интеграционных процессов регионального и глобального уровней, является криминогенным фактором, стимулирующим контрабандную деятельность. Функционирующие в сфере наркобизнеса преступные структуры, так же, как и законопослушные лица, получили большую степень свободы, которой они не преминули воспользоваться для развития этого криминального бизнеса [1].

Поскольку наиболее крупные мировые наркопроизводители находятся за рубежом, доля наркотиков иностранного происхождения, поступающих в Россию контрабандным путём и сбываемых на внутреннем наркорынке, в общем объёме находящихся в незаконном обороте на территории нашей страны достаточно высока. Вместе с тем российская территория используется преступными структурами в качестве транзитной для перемещения наркотиков из стран – производителей в страны – потребители. Так, криминальными группировками интенсивно используется так называемый северный маршрут («северный коридор») транспортировки наркотических средств опийной группы, преимущественно, героина из Юго-Западной, Центральной и Средней Азии. Данный маршрут начинается в Афганистане и проходит через территории Таджикистана, Туркменистана, Узбекистана и далее через Кыргызстан, Казахстан в Россию, страны Западной Европы, Скандинавию, на восточное побережье США и Канады. Таким образом, Россия включена в систему глобального наркобизнеса как страна – потребитель, обладающая ёмким внутренним наркорынком и большим объёмом спроса на наркотики, и как страна – транзитёр, характеризующаяся уникальным положением на евразийском континенте.

Не умаляя важности социально-экономических, медицинских, культурных, педагогических и иных не связанных с применением уголовной репрессии мер предупреждения и вытеснения наркотизма, отметим, что сложившаяся неблагоприятная ситуация предопределяет необходимость адекватной реакции со стороны правоохранительных органов, в компетенцию которых входит борьба с наркопреступностью, и в частности, контрабандой наркотиков. Правоохранительная деятельность на данном направлении должна быть выведена на новый качественный уровень, обеспечивающий контроль над наркотрафиком и постепенное снижение объёма контрабандно перемещаемых наркотиков.

К сожалению приходится констатировать, что при всех достижениях в области борьбы с трансграничным наркооборотом, состояние правоохранительной деятельности на данном направлении не отвечает предъявляемым требованиям. Эффективность выявления, пресечения, расследования и раскрытия контрабанды наркотиков остаётся на низком уровне. Статистические данные свидетельствуют о том, что незаконный трансграничный наркооборот только набирает силу. И хотя наблюдается тенденция роста числа возбуждённых уголовных дел по фактам контрабанды наркотиков, число таких дел несоизмеримо мало в сравнении с общим количеством их незаконных перемещений через границу. По экспертным оценкам, правоохранительные органы выявляют и пресекают не более (а скорее менее) 10 % незаконных перемещений наркотиков через таможенную границу.

Изложенное свидетельствует о необходимости научной разработки и совершенствования криминалистического обеспечения борьбы с контрабандой наркотиков. Одно из направлений этой научной деятельности – разработка и актуализация криминалистической характеристики рассматриваемой разновидности контрабанды [2].

Криминалистическая характеристика преступлений представляет собой яркий пример возникновения принципиальной новации на современном этапе развития криминалистики. Формирование теории криминалистической характеристики происходит на наших глазах, в условиях научного творчества, характеризующегося плюрализмом мнений, высоким динамизмом научных процессов, неоднозначностью, а иногда и непредсказуемостью их результатов.

На сегодняшний день большинство криминалистов сходятся в трактовке криминалистической характеристики преступлений как модельной системы криминалистических знаний и криминалистически значимой информации (в основном систематизированных сведений описательно-статистического характера) об определённой категории (роде, группе, виде, разновидности) преступлений, позволяющей повысить эффективность их расследования [3]. Вместе с тем единство мнений по поводу структуры криминалистической характеристики отсутствует. Многообразии предлагаемых учёными вариантов структуризации огромно, что объясняется сложностью научной задачи и принципиальной важностью её решения.

Но при всём этом многообразии криминалисты сходятся в следующем: обязательным элементом криминалистической характеристики преступлений является криминалистическая характеристика способов их совершения, то есть криминалистические знания и криминалистически значимая информация о действиях преступников по подготовке, совершению (исполнению) и сокрытию криминальных посягательств. В криминалистике отмечается, что указанные действия характеризуются следующими признаками: 1) образуют функциональную систему; 2) детерминируются (обуславливаются) свойствами личности преступника (преступников), социальными характери-

ками преступных групп и условиями внешней среды; 3) связаны с избирательным (адекватным) использованием материальных и нематериальных (информационных и др.) средств [4].

Данные о способе совершения контрабанды наркотиков являются важнейшим элементом её криминалистической характеристики как информационной основы для разработки методики расследования указанного преступления. Значимость этого информационного блока в методике и, соответственно, его место в криминалистической характеристике определяются закономерностями взаимодействия способа преступления с другими элементами преступной деятельности и внешней средой, множеством разнообразных связей между ними. Установление таких закономерностей и взаимосвязей в структурной модели преступления позволяет определить логическую цепочку механизма формирования доказательственной базы: способ → следы → доказательства. Иными словами: преступление совершается определённым способом; применение способа оставляет характерную именно для него следовую картину; «прочтение» (расшифровка) совокупности оставленных следов даёт возможность реконструировать совершенное преступление с учётом подлежащих установлению обстоятельств, входящих в предмет доказывания (куда, кстати, входит и способ совершения преступления); информация, носителем которой являются следы, трансформируется в судебные доказательства. Эта закономерная последовательность проявляет себя постоянно, ибо каждое отдельное действие и в целом комплекс поведенческих актов, образующих способ совершения преступления, на разных этапах противоправной деятельности – 1) стадии создания условий для исполнения преступления и достижения преступного результата; 2) стадии исполнения преступления, то есть непосредственного выполнения объективной стороны его состава; 3) стадии посткриминальной деятельности – оставляет свои, отражающее совершённые действия, следы. Отсюда вытекает традиционный алгоритм «от способа преступления – к способу расследования» (в советской криминалистике формула общего метода расследования, не потерявшая своего значения, была предложена Б. М. Шавером: «Идти от метода совершения преступления к методу его раскрытия» [5]).

Как отмечалось выше, одним из признаков способа совершения преступления является избирательное (адекватное конкретной ситуации) использование преступниками материальных и нематериальных (прежде всего, информационных) средств. В криминальной деятельности, связанной с контрабандой наркотиков, в силу специфики данного преступления (суть – незаконное трансграничное перемещение) наиболее важным средством его совершения является транспорт. Конечно, в практике правоохраны отмечаются случаи совершения контрабанды наркотиков путём их переноски в пешем порядке или путём перевозки на несамоходных перевозочных средствах – велосипедах и пр. Однако это мизер в сравнении с объёмом наркотиков, перемещаемых через границу на транспорте. Без его использования немислимо

и невозможно глобальное распространение наркотиков, крайне негативные последствия которого мы наблюдаем в настоящее время. В результате транспортировки наркотиков из стран – производителей в страны – «потребители» данные «товары» из профицитных «превращаются» в дефицитные, что позволяет наркотрафикантам устанавливать большую ценовую надбавку и обеспечивать высокую прибыльность транснационального наркобизнеса. Именно благодаря транспорту на мировом наркорынке объединяются спрос и предложение на наркопродукцию, экспортируемую из одних стран и импортируемую в другие.

Транспорт – неотъемлемая часть нашей жизни, часть, к которой мы привыкли настолько, что уже не представляем без неё наш жизненный уклад. Вместе с тем современный транспорт – это целая индустрия, представляющее собой достаточно сложное и многоаспектное социально-экономическое явление. В этой связи адекватным методом исследования способов совершения контрабанды, связанных с использованием различных видов и разновидностей транспортных средств, нам представляется классифицирование. Данный метод позволяет представить значительный массив информации в лаконичном, легко воспринимаемом виде.

С учётом изложенного нами предлагается криминалистическая классификация способов совершения контрабанды наркотиков, которая представляет собой иерархическое деление по такому основанию как использование транспортного средства и его вид. Классификация следующая:

1. Перемещение наркотиков без использования транспортного средства.
 - 1.1. Перемещение наркотиков пешим порядком (без использования каких-либо перевозочных средств).
 - 1.2. Перемещение наркотиков с использованием несамоходных перевозочных средств, приводимых в движение мускульной силой людей.
 2. Перемещение с использованием транспортного средства (перевозка).
 - 2.1. Перевозка наркотиков с использованием одного вида транспорта.
 - 2.1.1. Перевозка наркотиков сухопутным транспортом.
 - 2.1.1.1. Перевозка наркотиков железнодорожным транспортом.
 - 2.1.1.2. Перевозка наркотиков автомобильным транспортом и мототранспортом.
 - 2.1.1.3. Перевозка наркотиков с использованием животных (гужевым и вьючным транспортом).
 - 2.1.2. Перевозка наркотиков водным транспортом.
 - 2.1.2.1. Перевозка наркотиков внутренним водным транспортом.
 - 2.1.2.2. Перевозка наркотиков морским транспортом.
 - 2.1.3. Перевозка наркотиков воздушным транспортом.
 - 2.2. Перевозка наркотиков с использованием нескольких видов транспорта (смешанная перевозка).

2.2.1. Смешанная перевозка наркотиков, осуществляемая с перегрузкой груза из одного грузового помещения в другое.

2.2.2. Смешанная перевозка наркотиков, осуществляемая без перегрузки груза из одного грузового помещения в другое.

Настоящая классификация начинается с дихотомического деления контрабандных перемещений наркотиков через границу на связанные и не связанные с использованием транспорта (группы 1 и 2). Под транспортом здесь мы понимаем совокупность средств, предназначенных для перемещения в пространстве материальных объектов (в нашем случае – людей и грузов). Для целей настоящей классификации несамоходные перевозочные средства, приводимые в движение мускульной силой людей (коляски и прицепы, толкаемые или ведомые вручную, велосипеды и т. п.), в качестве транспорта не рассматриваются, хотя случаи совершения контрабанды наркотиков с применением данных средств также отмечаются в правоохранительной практике. «Гибридные» транспортные средства, которые наряду с мускульной силой человека приводятся в движение электрическим мотором или двигателем внутреннего сгорания и которые могут перемещаться только за счёт мотора (двигателя), отнесены нами к разновидности транспорта. Таким образом, в данной классификации к транспорту отнесены только те средства, которые могут перемещаться в пространстве без использования энергии человека.

В группу 1 классификации отнесены способы совершения контрабанды наркотиков, не сопряжённые с использованием транспорта. Прежде всего, речь идёт о передвижении контрабандиста пешим порядком, то есть без использования каких-либо перевозочных средств (подгруппа 1.1). Также в группу 1 отнесены упомянутые нами случаи использования для трансграничного перемещения наркотиков велосипедов, колясок и подобных средств, приводимых в движение за счёт мускульной силы человека (подгруппа 1.2).

Группа 2 подлежит дальнейшему делению в зависимости от того, используется ли при перемещении наркотиков только один вид транспорта (подгруппа 2.1), либо последовательно применяются несколько (два и более) видов (подгруппа 2.2). Подгруппа 2.1 подразделяется на соответствующие позиции в зависимости от вида транспорта: перевозка сухопутным (2.1.1), водным (2.1.2) и воздушным (2.1.3) транспортом. Особую группу составляет трубопроводный транспорт, однако в рамках настоящего исследования рассмотрение его как средства совершения наркоконтрабанды не актуально, поэтому в классификации он не отражён. Тем не менее, данный вид транспорта также используется для совершения незаконных перемещений через таможенную границу. Известны случаи использования преступниками трубопроводов для скрытого перемещения помимо таможенного контроля алкогольной продукции. Так, подобные трубопроводы неоднократно обнаруживались на российско-эстонской границе: они проходили по дну пограничных водоёмов (реки Нарвы, Нарвского водохранилища).

Подгруппа 2.1.1 включает случаи перевозки предметов контрабанды сухопутным транспортом. Сухопутный транспорт – общее название видов транспорта, перевозящих людей и грузы по суше (наземный транспорт) или под землей (подземный транспорт). Так как данный транспорт подразделяется на отдельные виды, нами в классификации выделяются следующие подгруппы: перевозка наркотиков железнодорожным транспортом (2.1.1.1), перевозка наркотиков автомобильным транспортом и мототранспортом (2.1.1.2), перевозка наркотиков гужевым и вьючным транспортом (2.1.1.3).

Железнодорожный транспорт – вид сухопутного транспорта, осуществляющий перевозки людей и грузов по рельсовым путям сообщения с помощью локомотивной или моторвагонной тяги. Использование этого вида транспорта является признаком способов совершения наркоконтрабанды, которые включены в подгруппу 2.1.1.1.

В следующую подгруппу (2.1.1.2) отнесены способы совершения преступления, связанные с перевозкой наркотиков на автомобильном транспорте и мототранспорте. При этом для целей классифицирования под автомобильным транспортом подразумевается вид наземного механического транспорта, предназначенного для перевозки людей и грузов по безрельсовым путям (по дорогам или без дорог). К автототранспортным средствам мы относим автомобили, мотоциклы, мотороллеры, мотоколяски, мопеды, квадроциклы и трициклы, снегоходы, велосипеды с подвесным мотором, мотонарты, самоходные машины и др.

В качестве последней разновидности сухопутного транспорта мы рассматриваем гужевой и вьючный транспорт, основанный на использовании мускульной силы прирученных животных. Гужевой транспорт – вид безрельсового транспорта, в котором в качестве тяги используется сила упряжных животных (лошадей, волов, буйволов, верблюдов, ослов, мулов, оленей, собак и др.). В зависимости от типа повозки подразделяется на колёсный и санный. От собственно гужевого транспорта следует отличать вьючный транспорт, в котором повозка и упряжь отсутствуют, а для закрепления и удержания грузов на спине животного применяются вьюки или вьючные сёдла. В качестве вьючных животных используются лошади, мулы, верблюды, ослы, олени и др. Способы совершения контрабанды, связанные с использованием этого специфического вида транспорта для перевозки наркотиков, образуют подгруппу 2.1.1.3 классификации. Показательно, что контрабанда наркотиков – на сегодняшний день практически единственный вид контрабанды, при совершении которой продолжают использоваться животные.

Подгруппа 2.1.2 объединяет способы совершения контрабанды, связанные с перемещением наркотиков водным транспортом – транспортом, осуществляющим перевозки людей и грузов по естественным и искусственным водным путям сообщения. Данный вид транспорта имеет разновидности – морской транспорт, производящий перевозки людей и грузов по океанам, морям, морским каналам, проливам, и внутренний водный транспорт, кото-

рый в основном предназначен для перевозки по внутренним водным путям (рекам, озёрам, каналам, водохранилищам, шлюзованным участкам рек). Соответственно, названная подгруппа нашей классификации способов совершения наркоконтрабанды подразделяется на две составляющие (2.1.2.1 и 2.1.2.2).

Последний вид транспорта, нашедший отражение в предлагаемой классификации, – воздушный. Данный вид транспорта производит перевозку людей и грузов по воздушным трассам с помощью летательных аппаратов, как правило – самолётов, реже – вертолётов. С учётом развития авиастроительной техники можно прогнозировать использование для совершения наркоконтрабанды беспилотных летательных аппаратов (дронов). Способы совершения контрабанды, сопряжённые с использованием для перевозки наркотиков воздушного транспорта, в том числе управляемого дистанционно или полностью автоматического, составляют подгруппу 2.1.3.

Подгруппа 2.2 классификации, как сказано, включает такие способы совершения рассматриваемого преступления, которые характеризуются использованием для перевозки наркотиков не одного, а нескольких видов транспорта, включенных в единую транспортно-логистическую цепь и обеспечивающих интегрированный транспортный процесс по доставке груза от отправителя получателю. Подобного рода перевозки именуются смешанными (мультимодальными). В настоящее время комбинируются перевозки железнодорожным, автомобильным, водным и воздушным транспортом.

Очевидно, что можно продолжить «дробить» данную подгруппу, выделяя все возможные комбинации различных видов транспорта. Путём элементарных подсчётов приходим к заключению, что теоретически возможно 11 комбинаций (при условии, что порядок (последовательность) использования различных видов транспорта не имеет значения): 1) железнодорожный – автомобильный – водный – воздушный; 2) железнодорожный – автомобильный – водный; 3) железнодорожный – автомобильный – воздушный; 4) железнодорожный – водный – воздушный; 5) автомобильный – водный – воздушный; 6) железнодорожный – автомобильный; 7) железнодорожный – водный; 8) автомобильный – воздушный; 9) автомобильный – водный; 10) железнодорожный – воздушный; 11) водный – воздушный. Надо, однако, оговориться, что последние два типа смешанных перевозок не встречаются, так как аэропорты, как правило, не размещаются на одной территории с морскими (речными) портами и железнодорожными станциями и перегрузка груза из воздушного судна на водное или на железнодорожный транспорт напрямую (без использования автомобильного транспорта) невозможна.

В легальной коммерческой деятельности наиболее широко распространены смешанные перевозки двумя видами транспорта, реже используются комбинации из трёх видов и практически не применяются перевозки всеми четырьмя видами транспорта (при этом использование четырёх и более перевозок – обычная практика, например: товарная партия грузится на авто-

транспортное средство внутри страны другого континента (Китая, Южной Америки и др.) и доставляется до морского порта; затем груз перегружается на морское судно, следующее межконтинентальным маршрутом по океанскому коносаменту до морского порта в Европе, где перегружается на другое судно, которое доставляет груз через Балтийское море на основании фидерного коносамента в морской порт г. Санкт-Петербурга; в завершении груз ещё раз перегружается на автотранспортное средство, вывозится с территории морского терминала и доставляется по адресу внутри нашей страны). В наркоконтрабандной деятельности, направленной не только на максимизацию прибыли, но и на снижение риска изъятия груза правоохранительными органами и привлечения к уголовной ответственности, перевозки нередко характеризуются неоправданными с точки зрения логистики маршрутом, многократными перевалками и переадресовками груза. С другой стороны, преступники осознают, что такие логистически необоснованные операции с грузом могут привлечь внимание правоохранительных органов и вызвать подозрение. Поэтому в каждом конкретном случае, при разработке каждого наркоконтрабандного канала выбор маршрута, видов транспорта и прочих транспортно-логистических параметров перемещения предметов наркоконтрабанды определяется криминальной тактикой, которая, в свою очередь, избирается преступниками с учётом анализа всех известных им рисков и оценки текущей ситуации.

Ввиду необходимости выявления наиболее важных криминалистически значимых связей с другими элементами наркоконтрабандной деятельности в предложенной классификации проведено деление подгруппы 2.2 по другому основанию – наличию или отсутствию в процессе транспортировки грузовых операций непосредственно с предметом контрабанды по его выгрузке из одного грузового помещения и последующей погрузке в другое. В первом случае (подгруппа 2.2.1) способ совершения контрабанды характеризуется тем, что при перевалке груза, содержащего незаконное вложение, с одного транспортного средства на другое (через склад или напрямую) совершаются действия непосредственно с этим грузом: производится его выгрузка из одного грузового помещения (первого транспортного средства) и погрузка в другое грузовое помещение (второго транспортного средства). В результате данных погрузочно-разгрузочных операций происходит смена грузовых помещений. В плане криминалистической характеристики способа совершения преступления нужно учитывать, что при его применении осуществляется непосредственное физическое воздействие на груз, содержащий предмет наркоконтрабанды. Во втором случае (подгруппа 2.2.2) перевалка осуществляется без совершения операций собственно с транспортируемым грузом. Груз перемещается по маршруту двумя и более видами транспорта, оставаясь при этом в одном и том же грузовом помещении (контейнере, рефконтейнере, ролл-трейлере, съёмном кузове, прицепе и др.). Такое съёмное транспортное приспособление, так сказать, оболочка груза, выступает в качестве

универсальной грузовой единицы (модуля) и, являясь элементом транспортной системы, при промежуточных перевалках обеспечивает взаимодействие различных видов транспорта на конструктивно-технологическом уровне. Соответственно (что важно в криминалистическом аспекте), в этих случаях исключаются непосредственные действия с самим грузом (незаконно перемещаемыми предметами наркоконтрабанды), по крайней мере, без вскрытия грузового помещения. Воздействие на груз опосредуется грузовым помещением. В настоящее время всё чаще для трансграничной транспортировки наркотиков растений используются контейнерные перевозки.

В «транспортной» классификации способов совершения наркоконтрабанды можно использовать другие основания деления, отражающие, соответственно, иные аспекты транспортной специфики контрабандных перемещений и позволяющие исследовать иные связи и отношения в системе исследуемой криминальной деятельности. Так, все способы совершения контрабанды, в которых задействованы транспортные средства (группа 2 классификации), можно разделить на подгруппы, основываясь на назначении транспорта, точнее, на характере перевозимых материальных объектов: грузовой, пассажирский и грузопассажирский транспорт. Заслуживает внимания, прежде всего, в сопоставлении со способами сокрытия наркотиков на транспорте, деление способов совершения контрабанды в зависимости от вида подвижного состава, используемого преступниками для перевозки названных предметов преступления.

Способы совершения наркоконтрабанды также можно разделить на подгруппы, учитывая сферу обслуживания транспортом, который используется для перевозки предметов этого преступления: выделяется транспорт общего пользования и транспорт необщего пользования; последний в свою очередь подразделяется на внутрипроизводственный (ведомственный) и личный транспорт. Примыкает к данной классификации деление способов совершения наркоконтрабанды по форме собственности на используемый преступниками транспорт (государственный, муниципальный, частный). Здесь же имеет смысл выделять правовые основания пользования контрабандистом транспортным средством: наличие у преступника права собственности на транспортное средство (вещного права); наличие у него права пользования этим средством (обязательственного права), возникшего в результате совершённой сделки, например, на основании договора аренды; допуск на транспортное средство в качестве пассажира или работника перевозчика (водителя, члена экипажа).

Подгруппу 2.2, которая включает способы совершения контрабанды, связанные с организацией смешанной перевозки наркотиков, можно разделить в зависимости от того, является ли данная перевозка прямой или раздельной. Согласно статье 788 Гражданского кодекса Российской Федерации под прямой смешанной перевозкой (прямым смешанным сообщением) понимается перевозка грузов, пассажиров и багажа разными видами транспорта

по единому транспортному документу. Признаками смешанной раздельной перевозки, наоборот, являются наличие нескольких транспортных документов, отсутствие единой тарифной ставки фрахта, последовательная схема взаимодействия участников транспортного процесса.

Теоретический и практический интерес имеет деление способов совершения наркоконтрабанды по такому основанию как регулярность перевозок, которые осуществляются используемыми преступниками транспортными средствами. Соответственно, можно выделить регулярные перевозки, характеризующиеся определённым перевозчиком маршрутом, расписанием движения, размером провозной платы (ставки фрахта), и нерегулярные перевозки, при которых названные коммерческо-транспортные условия не фиксируются перевозчиком заранее, а устанавливаются в каждом конкретном случае соглашением сторон договора перевозки. Применительно к морским перевозкам для обозначения данных видов перевозки употребляются термины «линейные» и «трамповые» перевозки («линейное» и «трамповое» судоходство).

Подгруппу 2.2.2, которая объединяет способы совершения контрабанды, связанные с перевозкой груза различными видами транспорта без совершения погрузо-разгрузочных операций непосредственно с этим грузом, можно разделить на категории в зависимости от вида используемого грузового помещения. Особо следует выделить контейнерные перевозки, очень часто используемые для перемещения наркотиков.

Допустимо провести деление группы 2, которая включает способы осуществления контрабандных перемещений наркотиков с использованием транспортных средств, на две подгруппы по такому основанию как применение или неприменение специальной таможенной процедуры перемещения в международных почтовых отправлениях. Соответственно, будут выделены способы, сопряженные с перевозкой предметов наркоконтрабанды в международных почтовых отправлениях почтовым транспортом (транспортом, используемым почтовыми организациями и службами), и способы, реализуемые без применения специальной таможенной процедуры перемещения в международных почтовых отправлениях.

Практика правоохранительной деятельности по линии борьбы с трансграничным наркооборотом показывает, что преступниками используется практически всё разнообразие транспорта. В плане транспортного компонента международного наркобизнеса данная сфера «теневой» экономики является широко диверсифицированной, наркоконтрабандная деятельность – вариативной. Так, известны случаи применения латиноамериканскими кокаиновыми картелями не только собственных самолётов, но и даже подводных лодок.

Согласно отчёту «Таможня и наркотики» – информационному обзору деятельности российских таможенных органов по борьбе с контрабандой наркотиков в 2017 году, подготовленному Главным управлением по борьбе с контрабандой Федеральной таможенной службы Российской Федерации,

в наркоконтрабандной деятельности превалирует автомобильный транспорт как наиболее широко распространённый. В целом распределение контрабанды наркотиков по различным видам транспорта в отчётном периоде было следующим (см. диаграмму ниже):

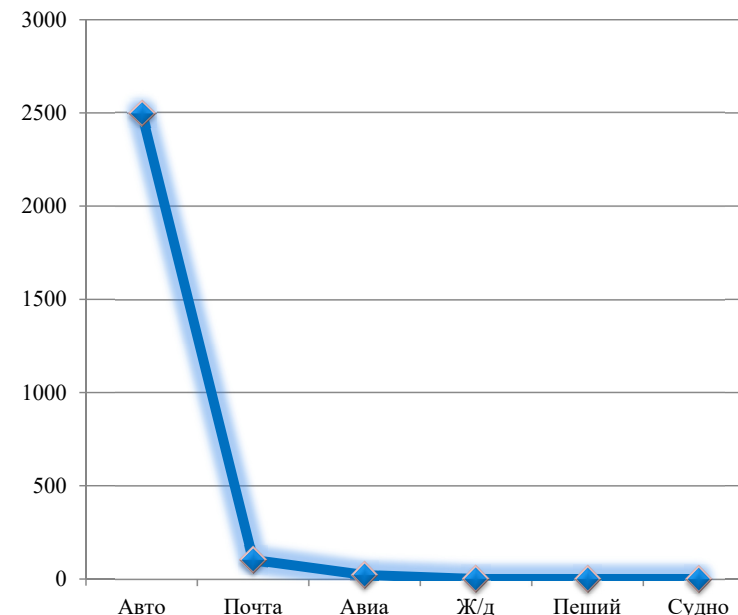


Диаграмма: «Масса контрабандных наркотиков, перемещаемых различными видами транспорта в 2017 году» (кг)

Полагаем, что разработанная классификация способов совершения контрабанды по признакам использования различных транспортных средств для трансграничного перемещения наркотиков имеет определённое криминалистическое (методическое) значение как элемент криминалистической характеристики этого преступления. Данная классификация может служить методическим «инструментом» для установления связей и зависимостей (в том числе корреляционных) как с иными криминалистически значимыми признаками способов совершения наркоконтрабанды, например, со способами сокрытия наркотиков в различных транспортных средствах, так и с другими элементами криминалистической характеристики – признаками субъектов преступления (лиц, участвующих в подготовке, совершении и сокрытии контрабанды наркотиков), факторами обстановки её совершения. Кроме того,

учёт видов и разновидностей транспорта, применяемого в наркоконтрабандной деятельности, также необходим при организации и проведении отдельных следственных действий, таких, например, как осмотр места происшествия и обыск. Указанные следственные действия, необходимость производства которых постоянно возникает в ходе расследования контрабанды наркотиков, характеризуются определённой спецификой в плане организации и тактики, если осматриваются или обыскиваются транспортные средства.

Реализуя, можно с осторожностью предположить о возможности включения в криминалистическую методiku представленной вниманию читателей криминалистической классификации способов совершения контрабанды наркотиков по признаку использования различных видов транспорта.

Литература

1. Жбанков, В. А., Табаков, А. В. Транснациональная организованная наркопреступность и наркоконтрабанда как её составляющая: современное состояние и основные тренды: Монография / В. А. Жбанков, А. В. Табаков. – М.: Издательство Российской таможенной академии, 2017. – 180 с.

2. Жбанков В. А., Табаков А. В. Криминалистическая характеристика контрабанды наркотических средств, психотропных веществ, их аналогов и прекурсоров, совершаемой членами организованных преступных формирований. – М.: Изд-во Российской таможенной академии, 2014. – 304 с.

3. Яблоков Н.П. Криминалистическая характеристика преступлений как составная часть общей криминалистической теории // Вестник Московского университета. Серия 11. Право. – 2000. – № 2. – С. 3-13.

4. Белкин, Р. С. Курс криминалистики. – В 3-х т. – Т. 3: Криминалистические средства, приёмы и рекомендации. – М.: Юрист, 1997. – 480 с.

5. Голунский С.А., Шавер Б.М. Криминалистика. Методика расследования отдельных видов преступлений. – М.: Юридическое изд-во НКЮ СССР, 1939. – 372 с.

СОДЕРЖАНИЕ

<i>Абравитова Ю. И.</i> Особенности использования специальных познаний при расследовании уголовных дел о дорожно-транспортных происшествиях.....	3
<i>Абравитова Ю. И., Калинович А. Э.</i> Актуальные вопросы квалификации преступлений, связанных с незаконным привлечением застройщиком денежных средств граждан для долевого строительства многоквартирных домов	7
<i>Иванов И. И.</i> Актуальные проблемы противодействия преступлениям в сфере строительства.....	12
<i>Иванов Д. В., Табаков А. В.</i> Внедрение BIM-технологий как антикриминогенный фактор, способствующий снижению уровня злоупотреблений в строительстве.....	16
<i>Иванов Д. В., Харченко В. Б.</i> Возможности современного динамического подхода в судебной инженерно-технической экспертизе.....	21
<i>Калинович А. Э.</i> Уголовная ответственность за нарушение правил Устава строительного в Уложении о наказаниях уголовных и исправительных 1845 года....	23
<i>Карнаухова О. Г.</i> Уголовно-правовые и криминалистические аспекты дорожно-транспортных преступлений.....	30
<i>Касумова Р. Д.</i> Террористические акты с использованием автотранспортных средств как угроза современному обществу.....	35
<i>Мартыненко С. Б.</i> Правовое регулирование производства исследований в стадии возбуждения уголовного дела и их значение при рассмотрении сообщений о преступлениях в сфере строительства.....	40
<i>Табаков А. В.</i> Криминалистическая характеристика способов совершения контрабанды наркотиков, связанных с использованием различных видов транспорта	50

Научное издание

**АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ
ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ ПРЕСТУПЛЕНИЯМ
В СФЕРЕ СТРОИТЕЛЬСТВА**

Материалы межкафедральной конференции

26 апреля 2018 года

Компьютерная верстка И. А. Яблоковой

Подписано к печати 06.11.2018. Формат 60×84 1/16. Бум. офсетная.

Усл. печ. л. 3,7. Тираж 300 экз. Заказ 127. «С» 80.

Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет.

190005, Санкт-Петербург, 2-я Красноармейская ул., д. 4.

Отпечатано на МФУ. 198095, Санкт-Петербург, ул. Розенштейна, д. 32, лит. А.