DOI:10.26104/NNTIK.2022.65.50.037

Акматова А.Т.

ЖОЛ-ТРАНСПОРТ КЫРСЫКТАРЫ ЖӨНҮНДӨ ИШТЕР БОЮНЧА ТЕРГӨӨГӨ КАРШЫЛЫК КӨРСӨТҮҮНҮ АЛДЫН АЛУУ
(Кыргыз Республикасынын Ош жана Жалал-Абад облустарынын мисалында)

Акматова А.Т.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ РАССЛЕДОВАНИЮ ПО ДЕЛАМ О ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ
(на примере Ошской и Джалал-Абадской областей Кыргызской Республики)

A. Akmatova

PREVENTION OF COUNTERACTION TO THE INVESTIGATION OF CASES OF ROAD ACCIDENTS
(on the example of Osh and Jalal-Abad regions Kyrgyz Republic)

УДК: 343.977:343.98 (575.2)(04)

Автор тарабынан каршылык «жол кырсыгын иликтөөгө каршылык көрсөтүүнү алдын алууга» аныктама түзүүгө аракет жасалган. Изилдөөнүн жүрүшүндө Ош жана Жалал-Абад шаардык ички иштер башкармалыгынын 57 кылмыш ишине талдоо жүргүзүлгөн, бул 28 учурда, башкача айтканда 50%да тергөөгө каршы аракеттенүү фактылары катталган. Автор каршылык сотко чейинки өндүрүштө да, сот өндүрүшүндө да таптакыр бардык баскычтарда көрүнөөрүн жана криминалистика теориясы тарабынан иштелип чыккан жана жол-транспорт кырсыгына байланыштуу кылмыштарга каршы аракеттенүүнүн бардык формаларын аныктоого жана алдын алууга негизделген өзүнүн методдорун сунуш кылаарын өзгөчө белгилейт. Башка субъекттер тарабынан каршылык көрсөтүүнүн себеби жолдоштук, туугандык, кошуналык мамилелер, өзүмчүлдүк, каршылык көрсөтүүдө кызмат көрсөткөндүгү үчүн сыйлык убадасы, боор ооруу сезими, кээде кылмышкерге жазаны күчөтүүнү каалоо болушу мүмкүн. Тергөө практикасын талдоо учурунда автор тарабынан жол кырсыгын иликтөөгө каршы чыгуу белгилери баса белгиленип, сунушталган. Автор тергөөгө каршы аракеттенүүнү аныктоо үчүн иштелип чыккан криминалисттик ыкмаларды сунуш кылат.

Негизги сөздөр: *алдын алуу, тергөө иш-чаралары, транспорттук кылмыштар, каршылык көрсөтүү, кылмыш иштери, жабырлануучулар, күбөлөр, сот өндүрүшү.*

Автором была предпринята попытка сформулировать определение «противодействие расследованию дорожно-транспортного происшествия». В ходе исследования был проведен анализ 57 уголовных дел Ошского и Джалал-Абадского ГУВД, что в 28 случаях, т.е. 50% были зарегистрированы факты противодействия следствию. Автор особо отмечает, что противодействие проявляется абсолютно на всех стадиях, как в досудебном производстве, так и в судебном производстве и предлагает разработанные и обоснованные теорией криминалистики собственные методы, направленные на выявление и предупреждение всех форм проявления противодействия преступлениям, связанным с ДТП. Поводом для проявления противодействия со стороны иных субъектов могут быть товарищеские, родственные, соседские отношения, корысть, обещание вознаграждения за оказание услуги в противодействии, чувство жалости, а иногда и желание ужесточить наказание для преступника. В ходе анализа следственной практики автором выделены и предложены признаки противодействия расследованию ДТП. Автор предлагает разработанные криминалистические методы выявления противодействия расследованию.

Ключевые слова: *предупреждение, следственные мероприятия, транспортные преступления, противодействие, уголовные дела, потерпевшие, свидетели, судебное производство.*

The author made an attempt to formulate the definition of "opposition to the investigation of a traffic accident". In the course of the study, 57 criminal cases of the Osh and Jalal-Abad GUVDs were analyzed, which in 28 cases, i.e. 50% were registered facts of opposition to the investigation. The author emphasizes that counteraction is manifested absolutely at all stages, both in pre-trial proceedings and in court proceedings, and offers his own methods developed and substantiated by the theory of forensic science, aimed at identifying and preventing all forms of counteraction to crimes related to road accidents. The reason for the manifestation of opposition from other subjects may be companionship, family, neighborly relations, self-interest, the promise of reward for the provision of services in opposition, a feeling of pity, and sometimes a desire to toughen the punishment for the offender. The analysis of criminal cases of road traffic accidents made it possible to establish a number of typical investigative situations. In the course of the analysis of the investigative practice, the author highlighted and proposed signs of opposition to the investigation of an accident. The author proposes the developed forensic methods of detecting opposition to the investigation.

Key words: *prevention, investigative measures, transport crimes, counteraction, criminal cases, victims, witnesses, court proceedings.*

Автор, анализируя существующие мнения ученых теоретиков по содержанию характеристики и сущности определения **«противодействия расследованию преступлений»**, используя при этом эмпирический опыт сотрудников следственных подразделений предпринял, попытку сформулировать определение этого явления, которое отражало бы все формы и содержание их проявления в условиях противодействия преступлениям данной категории [1].

Основываясь на проведенных исследованиях, сформулировано следующие определение, «Противодействие расследованию ДТП – совокупность умыш-

ленных действий, направленных на воспрепятствование производства расследования преступлений, связанных с событием ДТП, уголовного преследования и правосудия со стороны заинтересованных лиц, осуществляемое как в форме прямого действия, так и умышленного бездействия». Исходя из представленного определения, автор считает, что спланированное, то есть умышленное противодействие не является особенностью определенной категории преступлений, а именно, преступлений, совершенных по неосторожности, так как среди стадий этого преступления отсутствует стадия подготовки.

При этом в анализе дорожно-транспортных происшествий мы наблюдаем проявление одной из форм «организованности» в противодействии расследованию.

Анализ 57 изученных уголовных дел из архивов Ошского и Джалал-Абадского ГУВД, наглядно свидетельствуют о том, что в 28 случаях, т.е. 50% противодействия следствию в различной форме проявлялось со стороны двух и более человек. Другими словами, носило организованный и согласованный по цели и способу проявления характер. Следуя логике научного исследования, автор анализирует противодействие расследованию дорожных происшествий исходя из его составляющих, а именно субъекты, участвующие в противодействии их криминологический портрет, мотивы, и используемые способы.

При этом автор выделяет определенную категорию лиц, в которую можно отнести по степени участия или личной заинтересованности следующих участников:

1) Водитель управляющий транспортным средством или определенный субъект (поскольку находится за управлением транспортного средства во время события ДТП может и не непосредственный водитель);

2) Хозяин транспортного средства;

3) Круг знакомых, родственников (косвенная заинтересованность);

4) Потерпевшие или лица, считающие себя таковыми;

5) Свидетели;

6) Участники следственных действий.

Автор приводит возможные побуждающие причины и особенности, субъектов противодействия, основанные на достижении цели желаемого результата, и отмечает, что у каждого субъекта они индивидуальны. Для одних – это уголовное преследование и наказание, для других материальная ответственность, страх, угрызение совести или нигилизм [2].

При проведении автором анализа следственной практики следователей, специализирующихся на расследовании ДТП и связанных с ними преступлений, главным побуждающим условием, определяющим выбор методики и способов противодействия, предпочитались следующие:

1) 57% опрошенных следователей Джалал-Абадского УВД, указали на место и обстоятельства события преступления;

2) 54% в качестве причины обозначили, индивидуальные особенности поведения подозреваемого субъекта после совершения события преступления;

3) 72% сослались на имеющиеся личные отношения с сотрудниками иных структурных подразделений МВД;

4) 59% указали в качестве естественного субъективного противодействия навыки профессиональной преступности, ранее приобретенного опыта оказания противодействия следствию;

5) 24% следователей сослались на особенности личностного поведения субъекта преступления после его совершения;

6) 34% заявили об индивидуальных особенностях субъекта преступления, интеллект, сообразительность, характер, здоровье, склонность к вымыслу и к фантазии.

Автор в своих исследованиях убеждён, что проявление различных форм противодействия, начинает формироваться и воплощаться в виде реальных действий еще на стадии формирования умысла совершения преступления и приобретает все более жесткую форму со стороны субъекта преступления к моменту судебного производства. [3]

1) 54% следователей отметили различное проявление форм противодействия еще до начала до судебного производства;

2) 76% с началом досудебного производства, отмечают проявления различных форм как внутреннего, так и внешнего проявления противодействия;

3) 43% указывают на этап проведения расследования вне следственных действий;

4) 83% при организации и проведении мероприятий, связанных с раскрытием преступления;

5) 12% следователей указывают на этап передачи уголовного дела в судебное производство;

6) 72% субъектов расследования указывали на оказание противодействия, как на месте преступного события, так и за его пределами.

Главную роль в организации противодействия следствия по делам о дорожно-транспортных преступлениях, как правило, играет водитель транспортного средства, совершившего дорожное происшествие. Данный субъект предпринимает действия, направленные на оказания всех форм возможного влияния, как на материальные следы преступления, так и на всех участников процесса расследования.

В производстве расследования дорожно-транспортных преступлений хорошо просматриваются

весьма специфические, присущие только этому преступлению формы и приемы противодействия, к которым автор относит:

1) 17% случаев, оставление места события преступления;

2) 9% сокрытие следов преступления на месте происшествия до прибытия инспектора охраны общественной безопасности или следственно-оперативная группа.

Чаще всего данная форма противодействия встречается в ночное и вечернее время, при плохом освещении и ограниченных условиях видимости, в такой ситуации водитель виновный в происшествии старается максимально скрыть следы преступления, путем изменений, вносимых им на месте происшествия или изменением положения своего автомобиля и другого транспорта, участвовавшего в ДТП.

3) Попытка внесения изменений в повреждения, полученные транспортным средством во время происшествия, выемка или полная замена частей несущего кузова автомобиля, свидетельствующих о наличии повреждений и причинах их получения, умышленное уничтожение самого транспортного средства, создание условий инсценировки под версию произошедшего события, представленную самим водителем;

4) Попытка воздействия на экспертов и специалистов, задействованных в производстве расследования. Это обусловлено тем фактом, что в большинстве случаев конечный результат досудебного разбирательства во много зависит от выводов и заключения эксперта, специалиста;

5) Максимальное воспрепятствование следствию путем большого количества заявленных требований, ходатайств, протестов, не явкой для проведения необходимых следствию следственных действий с расплывчатой формулировкой причины неявки. По результатам анализа следственной практики выявлено, что 12% от числа анализируемых материалов уголовных дел, было завершено с максимально допустимыми сроками производства следствия, 3% уголовных дел превысили сроки от 3 до 4 месяцев, 7% более 7 месяцев, и 2% более года;

6) Традиционно в общественном мнении сложилось чувство определенной жалости, и сочувствия к виновникам происшествия, чем активно пользуются сами виновные и стараются поддерживать и по возможности развивать это чувство не только у следователя, но как не парадоксально еще и у пострадавшей стороны. Достаточно часто встречаются случаи, когда пострадавшие и потерпевшие прилагают усилия для смягчения наказания виновному в ДТП, поиска причин, смягчающих или оправдывающих последствия его действии или вообще к прекращению уголовного преследования.

7) В 16% случаев пытаются оказать давление на следствие через знакомых являющихся сотрудниками правоохранительных органов, при этом 7% оказывали воздействие на следствие через сотрудников ОБДД (родственники, дети, муж, жена), 28% случаев через представителей экспертных учреждений (коллеги, близкие родственники, знакомые знакомых), 6% через суд, прокуратуру «телефонное право» [4].

Все перечисленные виды противодействия, оказываемые при расследовании ДТП, в конечном итоге приводят к следующим последствиям, влияющим на расследование:

1) В 43% случаях от общего числа изученных материалов уголовных дел, необоснованной трудоемкости и снижению эффективности производства расследования;

2) В 37% случаях, необоснованному затягиванию и увеличению сроков производства следствия;

3) 8% многократное приостановление хода производства следствия;

4) 5% прекращение уголовного преследования в связи с примирением сторон [5].

Автором в ходе своего исследования были выявлены способы оказания противодействия при расследовании транспортных происшествий:

1. 24% случаев из общего количества проанализированных автором материалов уголовных дел, проявление открытого воздействия (в виде угроз, шантажа, предложения материального вознаграждения, протекции) на участников расследования;

2. В 27% случаев из анализируемых уголовных дел, сокрытие значимых для производства следствия данных о событии преступления, их источников, а также попытка субъекта преступления скрыться с места происшествия аварии, не явка для производства следственных действий, сокрытие новых данных о событии преступления;

3. В 1,5% случаев встречаются действия, связанные с полным или частичным уничтожением следственной информации, или информации значимой для производства расследования. Такие действия производятся путем уничтожения или полной разборки транспорта участвовавшего в событии ДТП, замены частей и механизмов автомобиля, уничтожение следов крови, и тормозного следа;

4. В 13% случаев происходит завуалирование или намеренное искажение информации о событии преступления, посредством изменения обстановки на месте происшествия, подмене частей и механизмов транспортного средства на целые, изменение траектории следов торможения или заноса;

5. В 73% случаев происходит подмена информации о событии происшествия путем, дачи искаженных или ложных данных о преступлении, подтасовки алиби, отказа от ранее данных показаний;

6. В 5% случаев встречаются попытки

различного вида инсценировок, под несчастный случай, случайного события, с целью сокрытия другого более тяжкого преступления, частичного изменения составляющих элементов преступного события;

7. В 9% случаев встречаются случаи симуляции психического и физического расстройства, уменьшение биологического возраста с целью избежание субъектом преступного события уголовного преследования [6].

Определение наиболее эффективных приемов преодоления противодействия следствию зависит, от профессиональной подготовки и практического опыта следователя, в том числе и от индивидуальных особенностей характера субъекта преступления его типового портрета.

Как правило, типаж субъекта противодействия следствию обусловлен развернутой криминалистической характеристикой события дорожно-транспортного происшествия и состоит из следующих характерных признаков:

1) 74% мужчины от 19 до 35 лет, 12% женщины от 20 до 50 лет, все категории жителей Бишкек - 34%, Ошская область - 29%, Джалал-Абадская область - 18% и 19% остальные регионы Кыргызстана;

2) 58% проживающие в районе события происшествия;

3) 4% не имеющие образования;

5) 91% с высшим или специальным образованием;

6) 94% имеющие штрафы или административное наказание за нарушение ПДД;

7) 86% собственник транспортного средства [7].

Анализ уголовных дел о ДТП, позволил установить ряд типичных следственных ситуаций, в которых чаще всего оказывается противодействия расследованию в разных формах его проявления:

1) 47% проанализированных материалов уголовных дел, все субъекты дорожно-транспортного происшествия не покинули место происшествия, автомобиль на месте столкновения, или кто-то из субъектов события происшествия, по какой-либо причине отсутствует, но имеются его установочные данные.

2) 14% проанализированных материалов уголовных дел, пострадавший, потерпевший, на месте происшествия, водитель скрылся, установочных данных о нем нет;

3) 7% материалов уголовных дел, субъекта дорожно-транспортного происшествия нет, потерпевшего или пострадавшего так же [8].

В ходе анализа следственной практики автором, выделены и предложены следующие признаки противодействия расследованию ДТП:

1) Явное несоответствие показаний зафиксированной картине события происшествия:

2) Кардинальное изменение ранее данных показаний участниками события происшествия в сторону смягчения квалификации, действий водителя транспортного средства;

3) Быстрая смена прописки, внезапная внутренняя или внешняя миграция;

4) Отказ от фиксации показаний на аудио, видеозапись;

5) Постоянное изменение показаний под предлогом последствий ДТП;

6) Нежелание освидетельствования, очной ставки, прохождения судебно-медицинской экспертизы;

7) Ссылка на неподтвержденное алиби (нельзя подтвердить или опровергнуть);

8) Максимальное затягивание сроков досудебного производства;

9) Требования проведения дополнительных следственных действий и повторных экспертиз;

10) Симуляция невменяемости, болезни, психического расстройства;

11) Ссылка на состояние аффекта;

12) Попытка установления личностных отношений с следователем, экспертом, специалистом;

13) Попытка воздействия путем угроз, уговоров, подкупа, свидетеля, потерпевшей стороны, пострадавшего;

14) Ссылка на конституционную норму об отказе дачи показаний;

15) Настойчивое желание ознакомиться с имеющейся базой доказательств его вины, и перспективах расследования;

16) Постоянные не обоснованные заявления на нарушения процессуальных норм производства следствия;

17) Заявление об изменении или отказе от ранее данных на следствии показаний [9].

Учитывая выше представленные аргументы автором, выделены наиболее характерные признаки противодействия на досудебной стадии расследования:

1) Эмоциональная напряжённость, нервозность, состояние аффекта у участников события происшествия на месте ДТП;

2) Попытки уничтожения или изменения следов происшествия, признаки подтасовки очевидных следов аварии, различного вида инсценировки;

3) Сокрытие или дезинформация значимых для следствия обстоятельств события происшествия;

4) Влияние на ход предварительного расследования. Путем необоснованных замечаний, предложений, рекомендаций;

5) Необоснованная передача материалов следствия, другому подразделению;

6) Необоснованные сомнения в выводах и заклю-

чении эксперта, специалиста, назначение необоснованных судебных экспертиз [10].

Автор исходит из того, что деятельность по выявлению, преодолению и предупреждению противодействия осуществляется на стадии предварительного расследования по уголовным делам, как следователем, так и оперативными работниками. Соответственно методами выявления, преодоления и предупреждения противодействия расследованию дорожно-транспортных преступлений являются следственные действия, организационные и оперативно-розыскные мероприятия. Особое значение имеет надлежащее кадровое обеспечение процесса расследования, и, прежде всего, качественный уровень подготовленности лиц, осуществляющих предварительное расследование дорожно-транспортных преступлений. Более половины следователей имеют стаж расследования дорожно-транспортных преступлений менее пяти лет. Назрела необходимость в обеспечении специализированной подготовки следователей, занимающихся расследованием дорожно-транспортных преступлений.

Деятельность по выявлению противодействия связана с наличием большого количества объективных и субъективных факторов, детерминирующих как формирование замысла противодействия, так и сам процесс раскрытия и расследования дорожно-транспортных преступлений, и направлена на установление его признаков и эффективное использование сведений о них в дальнейшей деятельности по расследованию преступлений.

Автор предлагает разработанные криминалистические методы выявления противодействия расследованию. Важным и эффективным методом выявления и пресечения различных форм противодействия расследования ДТП, является использование возможностей ОРД. Практика следствия показывает, что в 12% случаев противодействие следствию было выявлено и пресечено профилактическими оперативными мероприятиями.

К криминалистическим и одновременно процессуальным методам выявления противодействия автор относит следующие:

1) 54% уголовных дел и 82% интервьюированных сотрудников считают назначение и проведение экспертиз;

2) 59% уголовных дел и 87% интервьюированных сотрудников, относят допросы свидетелей;

3) 49% уголовных дел и 37% интервьюированных сотрудников, обозначают допросы водителей - субъектов противодействия;

4) 41% уголовных дел и 77% интервьюированных сотрудников, относят допросы потерпевших;

5) 18% уголовных дел и 47% интервьюированных сотрудников, считают осмотры следов предметов и других вещественных доказательств;

6) 12% уголовных дел и 69% интервьюированных сотрудников, осмотр места происшествия;

7) 9% уголовных дел и 76% интервьюированных сотрудников, обозначают следственный эксперимент;

8) 7% уголовных дел и 23% интервьюированных сотрудников, называют очную ставку [11].

Автором по результатам своего исследования предложены сформулированные им методы, по преодолению противодействия расследования дорожно-транспортных преступлений, основанные на принципах профилактике и предупреждения различных форм противодействия:

1) Использование возможностей «специальных следственных действий», предоставленных нормами уголовно-процессуального кодекса по пресечению проявлений противодействия расследования, осуществляемого заинтересованными субъектами в адрес участников расследования преступления;

2) Применение сил, средств и методов ОРД в повседневной служебной деятельности сотрудников оперативных подразделений необремененных процессуальными нормами для, профилактики и предупреждения противодействия следствию;

3) Воспрепятствование проявлениям деятельности участников противодействия, предпринимаемых ими для сокрытия или изъятия значимых для производства расследования доказательств;

4) Фиксация проявлений противодействия следствию для уголовно-правовой оценки и квалификации, с возможным уголовным преследованием;

5) Реабилитационная деятельность правоохранительных органов по ликвидации наступивших последствий противодействия следствию, проявившихся в оказании давления или принуждения в адрес следователя, потерпевших, пострадавших, очевидцев, свидетелей.

В заключении исследуемой проблемы, автор обращает внимание на следующее, что содержательное понятие определения **«преодоление противодействия следствию»** подразумевает, прежде всего, преодоление самого противодействия как объективного события, и устранение последствий, возникших в результате проявления противодействия, как со стороны заинтересованных субъектов, так и со стороны субъектов, заинтересованных в конкретном результате исхода уголовного дела.

Литература:

1. Белкин Р.С. Криминалистика: проблемы, тенденции, перспективы. От теории к практике. - М.: Юридическая литература, 2018.
2. Архив Ошского городского суда. - Ош, 2020-2021 гг.
3. Белкин Р.С. Эксперимент в следственной, судебной и экспертной практике. - М.: Юридическая литература, 2000.
4. Белкин Р.С., Белкин А.Р. Эксперимент в уголовном судопроизводстве. - М.: ИНФРА-М-НОРМА, 2017.
5. Бабаева Э.У. «Черные дыры» в Российском законодательстве. / Журнал «Актуальные вопросы криминалистической теории предупреждения противодействия участников преступления». - №3. - М., 2019. - 199-203.
6. Гирько С.И., Красненский Е.А. Осмотр места происшествия как источник доказательств по делам о дорожно-транспортных преступлениях. // Журнал «Проблемы предварительного следствия и дознания». - М., 2019. - С. 101-106.
7. Архив Ошского городского суда. - Ош, 2020-2021 гг.
8. Дубровин С.В. Расследование дорожно-транспортных преступлений // Курс лекций по криминалистике. Вып. 9. / Под ред. В.П. Лаврова. - М., 2013.
9. Порубов Ю.И. О причинах ложных показаний обвиняемых // Вопросы совершенствования следственной работы. - Вып. 1. - М. 1970. - С. 65-69.
10. Яблоков Н.П. Нравственные аспекты криминалистических приемов и средств ведения расследования. / Вестник Московского университета. Серия. 11. Право. - №3. - М., 1999. - С. 30-41.
11. Архив Ошского городского суда. - Ош, 2020-2021 гг.