Особенности расследования угонов и краж автомобилей или иных транспортных средств

Скибин, С. Н.

Скибин, С. Н.

Особенности расследования угонов и краж автомобилей или иных транспортных средств : Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук

Общая характеристика работы

Актуальность темы исследования. Общеизвестно, что имущественные преступления, то есть преступления, посягающие на собственность, являются наиболее распространенным видом преступлений, особенно в крупных городах, и их число ежегодно росло на протяжении последних двух десятков лет. Сложное экономическое положение в стране не дает оснований полагать, что количество хищений в ближайшее время уменьшится. Из всех имущественных преступлений, совершаемых на территории нашего государства, преобладают кражи чужого имущества, так как кражи (тайное хищение чужого имущества) являются, пожалуй, наиболее легко исполнимыми преступлениями и, вместе с тем, их раскрываемость правоохранительными органами остается на низком уровне. Кражи являются самыми распространенными и интенсивно растущими преступлениями, около 15 % из них составляют кражи транспортных средств и автомобилей. Поскольку в России, как и во всем мире, автомобильный парк увеличивается, то и сохраняется тенденция роста завладения транспортными средствами. Так, в 2005 г. в России было совершено около 58 тыс. краж транспортных средств и около 45 тыс. автомобилей. Всего по базе данных АИПС «Автопоиск» ГИЦ МВД Российской Федерации в розыске значится 263 тыс. автотранспортных средств. В целом же по стране раскрываемость данного вида преступлений остается невысокой и составляет в среднем: кражи всех автотранспортных средств - 26,1 %, автомашин - 20,0 %.

Практика свидетельствует, что на момент возбуждения уголовного дела, когда местонахождение автотранспортного средства не установлено, далеко не всегда возможно дать правильную квалификацию содеянного - кража или угон, поэтому представляется необходимым разрабатывать единые рекомендации по расследованию данных видов преступлений.

В ходе изучения уголовных дел по кражам и угонам автомобилей или иных транспортных средств и последующего обобщения практики расследования и раскрытия этих преступлений, можно констатировать - профессиональный уровень действий преступников по подготовке, совершению и сокрытию преступлений повышается, увеличивается число деяний, совершаемых преступными группами с разной степенью организованности. Неочевидность совершения краж и угонов автомобилей или иных транспортных средств приводит к значительным трудностям в получении информации об

3

обстоятельствах совершения преступления, о личности преступника. Наиболее характерно эта тенденция проявляется в крупных городах.

В то же время продолжают существовать недостатки в деятельности органов внутренних дел по расследованию и раскрытию краж и угонов автомобилей или иных транспортных средств, выражающиеся в недостаточно оперативном реагировании органами внутренних дел на событие преступления, а также в неполном и некачественном проведении первоначальных следственных действий, что приводит к отсутствию или неполноте информации о содеянном, особенно на первоначальном этапе расследования, что, в свою очередь, ведёт к неверной оценке складывающейся следственной ситуации.

Всё это требует совершенствования методики расследования краж и угонов автомобилей или иных транспортных средств. Такая методика не является разработкой сегодняшнего дня. Этому вопросу уделялось значительное внимание и в предыдущие годы различными авторами, например Л.Г. Аристакесян, Е.Н. Асташкина, Н.Н. Баранов, А.П. Броуна, Н.А. Бурнашёва. В.М. Быкова, Э.Л. Вечернина, Н.С. Дергач, С.А. Елисеева, B.C. Корнелюк, Ф.Х. Кульмашев, Н.Я. Маркова, Н.А. Марочкина, В.П. Петрунёва и др.

На современном этапе политического, экономического и социального развития государства, когда многие кризисные явления, возникающие в связи с переходом страны к рынку, не устранены и продолжают усугубляться, а также в связи с изменениями, произошедшими в практике расследования преступлений в свете принятия нового уголовного и уголовно-процессуального законодательства, перед учёными встали новые масштабные задачи, связанные с совершенствованием имеющихся и разработкой новых научно-обоснованных рекомендаций по расследованию краж и угонов автомобилей или иных транспортных средств.

Изложенные ранее соображения обусловливают выбор и актуальность темы диссертационного исследования.

Объектом исследования являются общественные отношения, возникающие при расследовании краж и угонов автомобилей или иных транспортных средств.

Предметом исследования выступают закономерности совершения краж и угонов автомобилей или иных транспортных средств и соответствующие им закономерности их расследования.

4

Цель и задачи диссертационного исследования. Цель исследования состоит в разработке комплекса рекомендаций по совершенствованию методики расследования краж и угонов автомобилей или иных транспортных средств.

Для достижения поставленной цели в диссертационном исследовании были сформулированы и решены следующие задачи:

1. Провести анализ механизма совершения угонов и краж автомобилей или иных транспортных средств.

2. Дать характеристику лиц, совершающих угоны и кражи автомобилей или иных транспортных средств.

3. Раскрыть специфику возбуждения уголовных дел по данным категориям преступлений.

4. Выявить особенности взаимодействия сотрудников правоохранительных органов при розыске угнанных и похищенных автомобилей или иных транспортных средств.

5. Определить алгоритм действий следователя на первоначальном этапе расследования в зависимости от складывающихся следственных ситуаций.

6. Установить тактические особенности производства отдельных следственных действий при расследовании угонов и краж автомобилей или иных транспортных средств.

Методология и методика исследования. Уголовно-процессуальные, криминалистические и иные аспекты изучаемой проблемы анализировались с позиций общих положений философии и логики. В ходе проведенного исследования применялись методы научного познания: историко-генетический метод анализа, метод логического анализа, сравнительно-правовой, конкретно-социологический, статистический и системный.

Нормативную базу исследования составляют Конституция Российской Федерации, уголовно-процессуальное законодательство России, иные федеральные законы, межведомственные и ведомственные Нормативные акты, связанные с расследованием и раскрытием краж и угонов автомобилей или иных транспортных средств.

Теоретической базой исследования являются Труды ученых: Т.В. Аверьяновой, В.И. Батищева, Р.С. Белкина, В.М. Быкова А.Н. Васильева. А.Ф. Волынского, А.А. Закатова, Г.А. Зорина, П.К. Кривошеина, С.М. Колотушкина, Н.И. Кулагина, A.M. Кустова, В.П. Лаврова, И.М. Лузгина, В.В. Мальцева, В.А. Образцова, Н.И. Пикурова, Д.П. Резвана,

5

Б.П. Смагоринского, М.В. Субботиной, А.С. Шаталова, М.А. Шматова, Н.П. Яблокова и др.

Эмпирическую базу исследования составили анализ 137 архивных уголовных дел по 181 эпизоду кражи и угона автомобилей или иных транспортных средств, совершенных в Республике Адыгея, Ставропольском и Краснодарском краях, Ростовской, Волгоградской областях, г. Москве (2002-2005 гг.), результаты интервьюирования 174 следователей и дознавателей, 174 оперативных сотрудников.

Достоверность и обоснованность выводов и предложений диссертационного исследования обеспечиваются комплексным подходом к анализу проблематики, достаточным количеством и разнообразием источников информации, определяющим репрезентативность их совокупности, корректным применением научных методов и непротиворечивостью полученных результатов.

Научная новизна исследования обусловлена изменениями, произошедшими в практике расследования краж и угонов автомобилей или иных транспортных средств в связи с принятием нового уголовного и уголовно-процессуального законодательства. Проведенный анализ судебной практики позволил сформулировать ряд рекомендаций, направленных на совершенствование методики расследования краж и угонов автомобилей или иных транспортных средств в целях повышения эффективности расследования данных преступлений.

Теоретическая значимость исследования определяется возможностью пополнить арсенал криминалистических методов и средств борьбы с кражами и угонами автомобилей или иных транспортных средств.

Практическая значимость исследования заключается в повышении эффективности расследования краж и угонов автомобилей или иных транспортных средств, за счет разработки соответствующей методики.

Результаты диссертационного исследования могут использоваться при подготовке учебников по криминалистике, в учебных программах по подготовке следователей и оперативных сотрудников, а также в системе профессиональной подготовки сотрудников органов дознания и следствия.

На защиту выносятся следующие положения:

1. Авторское определение структуры криминалистической характеристики преступлений, состоящей из сведений о механизме совершения преступления (информация по данному элементу известна следователю на

6

момент возбуждения дела) и сведений о личности возможного преступника (то, что следователю необходимо установить в процессе расследования).

2. Механизм совершения краж и угонов автомобилей или иных транспортных средств, на основе анализа которого определен ряд обстоятельств, позволяющих следователю уже на момент возбуждения уголовного дела выдвинуть обоснованные версии об умысле преступника.

3. Характеристика личности возможного преступника, позволяющая следователю определить пути его поиска.

4. Следственные ситуации, возникающие при возбуждении уголовного дела по факту кражи либо угона автомобиля или иного транспортного средства, определяющие формулируемые следователем версии и алгоритмы по их проверке.

5. Направления совместной работы следователя, оперуполномоченного уголовного розыска и сотрудников ГИБДД по розыску похищенной (угнанной) автомашины.

6. Следственные ситуации, возникающие на первоначальном этапе расследования кражи либо угона автомобиля или иного транспортного средства, определяющие алгоритмы действий следователя.

7. Тактические особенности производства отдельных следственных действий.

Апробация и внедрение результатов исследования. Теоретические положения, выводы и рекомендации, разработанные и сформулированные в ходе диссертационного исследования, получили отражение в 7 публикациях автора, обсуждались на заседаниях кафедры криминалистики Краснодарского университета МВД России, докладывались на международной научно-практической конференции «Защита субъективных прав: история и современные проблемы» (Волжский гуманитарный институт, 2006 г.), всероссийской научно-практической конференции «Вопросы теории и практики расследования преступлений» (ВА МВД России, 2006 г.) и межвузовской научно-практической конференции «Актуальные проблемы трасологической и судебно-баллистической экспертиз» (ВА МВД России, 2006 г.).

Подготовленные по результатам исследования методические рекомендации по расследованию и раскрытию краж и угонов автомобилей или иных транспортных средств используются в практической деятельности следственных подразделений при ГУВД Краснодарского края.

7

Положения, содержащиеся в диссертации, применяются в учебном процессе по курсу криминалистики в Краснодарском университете МВД России, Волгоградской академии МВД России и Кубанском государственном аграрном университете.

Структура диссертации обусловлена кругом исследуемых проблем и состоит из введения, двух глав, заключения, библиографического списка и приложений. Диссертация выполнена в объеме, соответствующем требованиям, предъявляемым ВАК России.

Основное содержание работы

Во введении обосновывается актуальность темы диссертации, определяются ее объект, предмет, цели и задачи исследования, характеризуются методологические основы работы, ее теоретическая и эмпирическая база, формулируются основные положения, выносимые на защиту, раскрывается научная новизна диссертации, ее теоретическое и практическое значение, приводятся сведения об апробации и внедрении научных результатов.

В первой главе «Криминалистическая характеристика угонов и краж автомобилей или иных транспортных средств» диссертант рассмотрел особенности механизма совершения угонов и краж автомобилей или иных транспортных средств и характеристику лиц, совершающих преступления данной группы.

В первом параграфе «Особенности механизма совершения угонов и краж автомобилей или иных транспортных средств» автор проанализировал сущность понятий «криминалистическая характеристика преступлений» и «механизм преступления», а также дал характеристику механизму совершения краж и угонов автомобилей или иных транспортных средств.

На основе сравнительного анализа понятий «криминалистическая характеристика преступлений» и «механизм преступления» диссертант сделал вывод, что криминалистическая характеристика преступлений по объему содержащейся в ней криминалистически значимой информации шире, чем механизм преступления, и более приспособлена для нужд практики, поскольку позволяет ориентировать следователей на выдвижение обоснованных версий.

Поскольку в механизм преступления не включаются сведения личностного характера, то, на взгляд автора, правильнее было бы говорить не о механизме преступления в целом, а о механизме совершения преступления, как

8

о комплексе действий преступника, обусловленных предметом преступного посягательства, условиями обстановки и действиями потерпевшего. При таком подходе механизм совершения преступления выступает в качестве структурного элемента криминалистической характеристики преступлений.

Диссертант отмечает, что на момент возбуждения уголовного дела сведения о механизме совершения преступления и о личности потерпевшего становятся известны следователю практически в полном объеме. Именно исходя из этих сведений, следователь выдвигает версии о лице, совершившем конкретное преступление, естественно с учетом сведений из криминалистической характеристики о личности возможного преступника. Таким образом, криминалистическая характеристика преступлений, фактически, состоит из двух разных по степени значимости для процесса расследования взаимозависимых блоков информации: того, что следователю уже известно, и того, что ему необходимо установить.

На взгляд автора, структуру криминалистической характеристики преступлений можно представить в следующем виде:

1. Механизм совершения преступления.

2. Сведения о личности возможного преступника.

В работе рассмотрен механизм совершения краж и угонов автотранспортных средств, при этом обращалось внимание на те особенности действий преступника, которые бы свидетельствовали о его умысле - собирался ли он совершить кражу или угон. Так, о том, что преступник собирался совершить именно кражу, а не угон, могут свидетельствовать следующие обстоятельства:

1. Способ распоряжения преступником автомашиной:

Анализ практики показал, что в случае угона автомашины преступники:

1) бросают автомашину (7,1 %):

на проезжей части (51,7 %);

в укромном месте (овраг, лес и т. п. - 48,3 %).

2) уничтожают ее (2,9 %).

В 8,6 % изученных уголовных дел по фактам угона преступники не успели распорядиться автомашиной, поскольку были задержаны работниками милиции.

В случае кражи автомашины производится:

1) ее продажа (46,1 %):

в данном населенном пункте (45,2 %);

9

в другом городе (республике) - 54,8 %.

Похищенные автомашины могут продаваться:

а) скупщикам краденого (27,2 %);

б) случайным лицам (19,3 %);

в) через торговые предприятия (24,2 %);

г) заказчикам (29,3 %).

2) автомашина разбирается на запчасти (32,7 %), которые в последующем продаются.

3) в последнее время стали популярны угоны дорогих автомобилей с последующим требованием выкупа за их возвращение (2,6 %).

2. Время совершения преступления:

в «сезон консервации» (ноябрь-март) доля совершаемых краж транспортных средств снижается резко и значительно, а удельный вес угонов в этот период падает не так заметно;

для угонов более характерно дневное и вечернее время, большинство краж совершается преимущественно вечером и ночью (для угонов - период с 19 до 2 часов; для краж - между 19-24 и 0-2 часами).

3. Место совершения преступления:

с охраняемых гаражей - стоянок как открытого, так и закрытого типа (6,8 %) - только кражи. Они, как правило, становятся возможными при условии нарушения обязанностей лицами, осуществляющими охрану и пропускной режим на этих объектах;

со двора (48,5 %) - как кражи, так и угоны;

от магазинов, рынков и т. п. (39,56 %) - как кражи, так и угоны;

с автозаправки (5,14 %) - только угоны.

4. Условия хранения автомашин:

угонщики зачастую для осуществления преступного замысла пользуются транспортными средствами, оставленными без присмотра, что не привлекает постороннего внимания и не требует необходимости в конспирации.

5. Подготовка к совершению преступления:

1) Подготовка к совершению угонов практически не проводится, преступники выбирают случайную автомашину (46,8 %), имея при себе минимальный набор технических средств, позволяющих открыть дверцу автомашины.

2) Подготовка к совершению краж проводится более тщательно: выбирается автомашина определенной марки (53,2 %);

10

активно изучается образ жизни потенциальной жертвы и установленная охранная система;

через обширные связи в автосервисах, мойках, автостоянках, авто магазинах, мастерских, фирмах-установщиках охранных систем преступниками приобретаются дубликаты ключей, коды и пароли;

подготавливается место, где автомашина будет стоять после кражи (25,8 %);

подготовка орудий преступления (29,1 %);

выбор места совершения преступления (гараж, бокс, платная стоянка, улица);

выбор времени кражи или угона (вечер, ночь, день);

изучение путей подхода и отхода от места преступления;

подбор участников преступления, распределение ролей и функций между ними;

планирование преступной деятельности;

поиск каналов сбыта похищенного (продавцов, покупателей, посредников);

выработка определенной линии поведения (противодействия) правоохранительным органам на случай «провала» и др.

Во втором параграфе «Характеристика лиц, совершающих угоны и кражи автомобилей или иных транспортных средств» автор рассматривает характеристику лиц, совершающих угоны и кражи автомобилей или иных транспортных средств.

Анализ информации о механизме совершения преступления, полученной на этапе возбуждения уголовного дела и проведения неотложных следственных действий, позволяет выдвинуть обоснованные версии о лицах, совершивших данное преступление:

1. Угон транспортного средства могут осуществить как одиночки, так и группы по предварительному сговору.

71,1 % одиночек - это лица, ранее не судимые, которые совершают спонтанные угоны, пользуясь благоприятной для них ситуацией. Изучение уголовных дел показало, что 26,1 % угонов совершаются ранее судимыми лицами за преступления против собственности, в том числе и за угоны.

Подавляющее большинство угонов совершается мужчинами в возрасте от 18 до 24 лет - 31,6 %, от 25 до 29 лет - 30,3 %, от 30 до 40 лет - 22,8 %, несовершеннолетними - 15,3 %, как правило, злоупотребляющими спиртными

11

напитками или наркотическими средствами, отрицательно характеризующимися. Анализ социальных закономерностей показал, что 25,83 % задержанных нигде не работали, 41,33 % трудились, 20,68 % по роду занятий учащиеся (студенты), 12,16 % предприниматели. 48,8 % лиц, совершивших угоны автотранспорта, являются профессиональными водителями. Диссертант особо подчеркивает общественную опасность угона транспортных средств лицами, не имеющими необходимых навыков в управлении транспортным средством, создающих повышенную опасность для окружающих еще и тем, что, чаще всего, находятся в возбужденном состоянии, в том числе, связанном с опьянением. Они нередко совершают дорожно-транспортные происшествия, иногда с тяжелыми последствиями.

Преступники не совершают угоны по месту своего жительства. Как правило, они жители других районов города - 84 %.

Группы по предварительному сговору, как правило, создаются для совершения одного угона лицами, находящимися в приятельских или родственных отношениях. Как правило, группа состоит из 2-3 человек. Анализ следственной и судебной практики показал, что члены такой группы ранее не судимы (90,7 %), в возрасте от 18 до 24 лет - 37,6 %, несовершеннолетние -21,1 %. Удельный вес преступлений, совершенных подростками в группе, составляет 42,4 %.

При анализе социальных закономерностей было установлено, что 65,16 % задержанных членов группы нигде не работали, 12,81 % трудились, 11,51 % по роду занятий учащиеся (студенты).

2. Кражи совершаются группами по предварительному сговору или организованными группами.

Анализ следственной и судебной практики показал, что, как и при совершении угонов, группа по предварительному сговору состоит из 2-3 человек. Как правило, члены группы ранее не судимы (90,7 %), в возрасте от 25 до 29 лет - 24,3 %, от 30 до 40 лет - 17 %. Большинство автомобильных воров являются местными жителями - 79,8 %. Лишь немногие преступники прибывают в местность из других районов (20,2 %) специально для совершения хищения автомобиля.

При анализе социальных закономерностей было выявлено, что 65,16 % задержанных членов группы нигде не работали, 12,81 % трудились, 11,51 % по роду занятий учащиеся (студенты), 10,52 % предприниматели. 57,15 % лиц,

12

участвовавших в совершении краж автотранспорта, являются профессиональными водителями.

Разделения ролей в группе по предварительному сговору нет, но уже сформировано руководящее ядро из наиболее активных и авторитетных членов группы. Как правило, его составляют лица с максимально выраженными антиобщественными установками. Однако большинство неформальных лидеров, так же как и непосредственных исполнителей, входящих в такие группы, не имеют достаточных навыков совершения и сокрытия краж автотранспорта. Главное для них - получение определенных материальных выгод, а также удовлетворение личных и групповых интересов.

Организованными группами совершается 34 % краж транспортных средств. Совершенные в таких преступных группах кражи автомобилей отличаются особой дерзостью, организованностью, наличием отработанной системы сокрытия следов и реализации похищенного. Для преступной деятельности последних более характерно серийное совершение краж автомобилей, обычно дорогостоящих. Членами организованной группы, совершающей кражи автомашин, являются мужчины, как правило, ранее не судимые (90,7 %), в возрасте от 18 до 24 лет - 27,4 %, от 25 до 29 лет - 29,1 %, от 30 до 40 лет - 21,5 %, несовершеннолетние - 22 %. Удельный вес преступлений, совершенных подростками в организованной группе составляет 30,75 %, в том числе с участием взрослых лиц - 16 %.

Анализ социальных закономерностей показал, что 42,45 % задержанных членов организованных групп нигде не работали, 13,45 % трудились, 32,95 % по роду занятий учащиеся (студенты), 11,15 % предприниматели. 58,8 % лиц, участвовавших в совершении краж автотранспорта, являются профессиональными водителями. Большинство членов организованных групп являются местными жителями (72,3 %), в то время как встречаются группы, которые специально приезжают из других городов для совершения краж автомашин (27,7 %).

Оценивая распределение ролей в организованной группе, специализирующейся на кражах автотранспорта, автор обращает внимание на наличие в группе лиц, которые осуществляют функции обеспечения деятельности преступной группы. К таким лицам относятся, прежде всего, пособники - лица, обладающие навыками по подделке технических паспортов и других документов, имеющие связи среди работников ремонтных мастерских систем «Автосервис», свои частные «автосервисы» и др.

13

Глава вторая диссертационного исследования «Особенности расследования угонов и краж автомобилей или иных транспортных средств» посвящена вынесенной в название главы проблеме.

В первом параграфе «Специфика возбуждения уголовных дел по данным категориям преступлений» рассматривается состояние современного уголовно-процессуального законодательства, связанного с возбуждением уголовного дела по факту совершения угона или кражи автомобилей или иных транспортных средств, и возникающие в связи с этим проблемы, выявляется специфика возбуждения по ним уголовных дел.

В результате проведенного анализа уголовных дел о фактах краж и угонов автомашин и иных транспортных средств автору удалось выделить типичные ситуации, возникающие на этапе возбуждения уголовного дела. Применительно к этапу возбуждения уголовного дела о фактах краж и угонов автомашин и иных транспортных средств следственная ситуация в наибольшей степени зависит от содержания материалов, служащих основанием для возбуждения дела. Поэтому одним из основных факторов, определяющих характер следственной ситуации по делам такого рода, являются источники получения соответствующей первичной информации о событии, имеющей признаки преступления.

Различные ситуации возникают, если признаки преступления обнаруживаются:

1. Из сообщений потерпевших - 82,8 %;

2. В случае если остановлена автомашина и водитель оказался без документов - 13,6 %;

3. Из иных источников - 3,6 %.

Обобщение практики расследования краж и угонов автомашин и иных транспортных средств показало, что в содержание стадии возбуждения уголовного дела по заявлениям потерпевших входят действия, направленные, прежде всего, на установление, какое именно событие произошло: кража, угон или их инсценировка с целью получения страховки. Таким образом, на этапе возбуждения уголовного дела следователь при получении заявления от потерпевшего выдвигает следующие общие версии:

1. Произошла кража транспортного средства. Основанием для выдвижения данной версии служит информация, полученная в ходе осмотра места происшествия, а также в ходе опросов свидетелей - очевидцев. Так, если

14

местом происшествия является охраняемая стоянка или гараж, то есть все основания предполагать, что преступник забрал машину не с целью покататься.

2. Произошел угон транспортного средства. Основанием для выдвижения такой версии служат оплошности, совершенные потерпевшим до совершения преступления.

3. Кражи или угона не было, заявитель либо заблуждается, либо инсценирует преступление по различным причинам. Заявитель может заблуждаться о действительной сущности события, когда один из членов семьи без ведома остальных уехал куда-то на автомобиле. Такая версия выдвигается крайне редко - в 1,9 % случаев. К причинам совершения инсценировки относятся следующие:

получение страховки;

желание избежать ответственности за совершенное дорожно-транспортное происшествие.

В работе рассмотрены основания для выдвижения версии об инсценировке и алгоритм ее проверки.

Во второй ситуации выдвигаются следующие версии:

задержанный является владельцем автомашины, но документы забыл дома;

задержанный не имеет право вождения автомобилем, но является родственником владельца;

задержанный совершил угон; задержанный совершил кражу.

В то же время диссертант отмечает, что в случае задержания преступника в данной ситуации установить, что им совершена кража, а не угон представляет значительные трудности. Эти трудности обусловлены, прежде всего, не субъективными, а объективными причинами. Основная причина - это несовершенство действующего уголовного законодательства, по которому кража автотранспортного средства по всем объективным признакам совпадает с угоном. На сегодняшний день различие между ними состоит только в субъективной стороне преступления: кража - с целью хищения, угон - без цели хищения. Естественно, что задержанный в данной ситуации заявляет, что он не имеет намерения похищать автомашину, а просто хотел покататься на ней.

Автор соглашается с высказанным в криминалистической литературе мнением (B.C. Корнелюк и др.), что единственно возможным вариантом законодательного решения проблемы разграничения краж и угонов

15

автотранспортных средств может быть отказ от «условного» деления рассматриваемых преступных деяний на совершаемые с целью и без цели хищения. Для этого необходимо ст. 166 УК России сделать специальной нормой, предусматривающей дифференцированную и повышенную уголовную ответственность за неправомерное завладение чужим автомобилем и иным транспортным средством.

Источниками получения информации по третьей ситуации может быть:

задержание водителя с поддельными документами;

обнаружение брошенной, «разобранной» автомашины и др.

Ситуация, когда задержан водитель с поддельными документами, возникает, как правило, в тех случаях, когда кража автомашины совершена организованной группой, после кражи на автомашину подготовлен «пакет» поддельных документов и один из членов группы перегоняет краденую автомашину в другой регион. Версия о том, что документы являются поддельными, выдвигается в данном случае, как правило, сотрудниками ГИБДД, которые на федеральных трассах проверяют документы на проезжающие автомашины.

В работе предложен алгоритм действий сотрудников правоохранительных органов при обнаружении брошенной автомашины.

Во втором параграфе «Особенности взаимодействия сотрудников правоохранительных органов при розыске угнанных и похищенных автомобилей или иных транспортных средств» автор рассматривает вопросы совместной деятельности следователя (дознавателя) с оперативными сотрудниками правоохранительных органов при розыске угнанных и похищенных автомобилей или иных транспортных средств.

Анализ практики показывает, что основная проблема при раскрытии и расследовании данной категории преступлений заключается в розыске похищенной или угнанной автомашины. Так, только по 31 % уголовных дел было организовано правильное взаимодействие всех необходимых в данном случае подразделений органов внутренних дел. Поэтому в работе вопросы взаимодействия были рассмотрены в рамках решения только одной тактической задачи - розыск похищенного или угнанного автотранспорта.

Организация и проведение работы по розыску транспортных средств возлагается на подразделения Госавтоинспекции, подразделения криминальной милиции.

16

Розыск транспортных средств осуществляется по всем линиям работы и на всех этапах повседневной служебной деятельности сотрудников органов внутренних дел.

Организация и проведение неотложных оперативно-разыскных мероприятий по задержанию автомототранспорта проводится в соответствии с планом «Перехват», который разрабатывается в соответствии с положениями Инструкции по планированию действий МВД (ГУВД, УВД) при чрезвычайных обстоятельствах, утвержденной приказом МВД России от 12 января 1996 г. № 20.

План «Перехват» регламентирует действия органов внутренних дел по осуществлению неотложных оперативно-разыскных мероприятий при получении сообщения о незаконном завладении автомототранспортным средством, дорожно-транспортном происшествии, с места которого транспортное средство скрылось.

В тех же случаях, когда с момента совершения изучаемого преступления до поступления сообщения о нем прошло несколько часов либо имеется информация о выезде преступников с территории, обслуживаемой горрайорганом, следует, не вводя план «Перехват» на своей территории, оповестить о совершенном преступлении и принятых мерах дежурные части УВД (МВД) и соседних горрайорганов внутренних дел. В зависимости от конкретной обстановки, дежурный по УВД (МВД) принимает решение об организации введения соответствующих поисковых мероприятий на всей территории области или республики, при необходимости информирует о преступлении дежурные части соседних УВД (МВД), согласуя вопрос о введении плана «Перехват» на их территории.

Изучение практики свидетельствует, что, если с момента кражи или угона автотранспортного средства прошло несколько часов, вводить план «Перехват» на территории горрайоргана нецелесообразно. Малоэффективны такие поисковые мероприятия и в масштабах области (республики), если с момента совершения преступления прошли сутки и более.

Все зависимости от введения в действие плана «Перехват» о преступлении и приметах похищенного автотранспорта следует незамедлительно информировать ГИБДД и наряды патрульно-постовой службы. Анализ практики показал, что такое информирование происходило в 62 % случаев. Кроме незамедлительного информирования ГИБДД и нарядов патрульно-постовой службы, в случае необходимости, надо перекрыть дополнительными силами те или иные участки автодорог и организовать

17

преследование преступников. Выставление дополнительных постов и патрулей с целью перекрытия возможных маршрутов движения преступников осуществлялось по 11 % уголовных дел.

Кроме того, в сжатые сроки все необходимые сведения о преступлении должны быть переданы во все горрайорганы внутренних дел и контрольные посты ГИБДД, находящиеся на возможном маршруте движения преступников. Информация о похищенном автотранспорте незамедлительно должна быть внесена в АИПС «Розыск».

В работе диссертантом анализируются мероприятия, направленные на розыск похищенного или угнанного транспорта, которые осуществляют в процессе повседневной служебной деятельности сотрудники органов внутренних дел, строевого подразделения дорожно-патрульной службы и подразделения ГАИ, осуществляющего регистрацию транспортных средств. Данный анализ позволил автору выделить ряд недостатков в данной деятельности:

по изученным уголовным делам только в 13 % случаев криминальные службы составляли схему возможного движения транспортного средства и преступников и передавали ее в ГАИ;

активная работа по раскрытию краж и угонов транспортных средств (неотложные следственные действия и необходимые оперативно-разыскные мероприятия) зачастую проводятся только в течение дежурных суток, или в течение нескольких дней после совершения (73 % дел);

неотложные следственные действия на первоначальном этапе расследования, когда имеется возможность выявить и закрепить максимальное число доказательств, выполняются не достаточно полно, они, как правило, сводятся лишь к осмотру места происшествия и к поверхностному допросу заявителя;

после возбуждения уголовного дела следователями и оперативными работниками расследование ведётся не наступательно, иногда не выполняется весь комплекс обусловленных имеющейся информацией следственных действий и оперативно-разыскных мероприятий. К материалам дела приобщаются планы следственных действий и оперативно-разыскных мероприятий, в которых указываются однотипные версии: проверить на причастность к краже или угону лиц, ранее судимых, несовершеннолетних, состоящих на учёте, и т. д. При этом планы были составлены только по 18 %

18

уголовных дел. По истечению же сроков расследования производство по уголовному делу приостанавливается.

В третьем параграфе «Алгоритм действий следователя на первоначальном этапе расследования в зависимости от складывающихся следственных ситуаций» диссертант на основе анализа уголовных дел показывает, как необходимо организовывать расследование в зависимости от складывающихся ситуаций на первоначальном этапе расследования краж и угонов автомобилей или иных транспортных средств и определяет его пути.

По делам данной категории на первоначальном этапе расследования складываются следующие ситуации:

1. Задержан преступник и обнаружена автомашина. Данная ситуация имеет две разновидности:

1) Преступник задержан в похищенной автомашине сотрудниками ГАИ-ГИБДД (в ходе проведения операции «Перехват», по полученному сообщению) - 63,32 %.

2) Преступник задержан во время преступления в момент проникновения в автомашину - 26 %.

В данной ситуации преступник при допросе сообщает, что автомашину взял, чтобы покататься, умысла на кражу не имел, поэтому, на взгляд диссертанта, момент проникновения преступника в автомашину нельзя считать удачным временем для реализации материалов оперативной разработки. Автор считает, что материалы оперативной разработки необходимо реализовывать, как минимум, в момент, когда преступник отгонит машину в место «отстоя», где возможно провести ее переоборудование, перекраску, разборку на запчасти и т. д. В этом случае, возможно будет не только доказать факт кражи, а не угона, но и установить, помимо непосредственного исполнителя кражи, других участников преступной группы. Оперативные сотрудники оправдывают свои действия тем, что боятся потерять автомашину в ходе ее следования, однако, по мнению диссертанта, данные опасения не должны влиять на момент реализации оперативной разработки и означают только, что в ходе разработки не была собрана вся необходимая информация для ее реализации.

2. Лицо, совершившее кражу или угон автотранспортного средства, не задержано, но обнаружена автомашина (8,44 % дел, направленных в суд). Автор отмечает, что данная ситуация встречается на практике намного чаще, чем по 8,44 % дел. Однако при обнаружении похищенной автомашины лицо,

19

совершившее преступление, устанавливается крайне редко, что говорит о сложности данной ситуации для практических работников. Данная ситуация также имеет две разновидности:

1) Автомашина обнаружена на месте ее оставления преступниками (в лесопосадках, оврагах и т. п.).

2) При постановке автомашины на учет в ГАИ выявлен факт подделки документов или перебития номеров.

В данной ситуации основными задачами являются установление законного владельца автомашины и установление преступников, поскольку, как правило, лица, ставящие автомашину на учет, выступают в качестве добросовестных покупателей.

3. Не обнаружена автомашина и не установлены преступники.

Последняя ситуация является наиболее сложной. В данной ситуации преступление раскрывается только по 2,24 % дел. В такой ситуации основная задача первоначального этапа предварительного расследования состоит в том, чтобы как можно быстрее собрать информацию о приметах преступника, месте его нахождения и месте нахождения автомашины и эффективно использовать полученные данные для выявления, задержания, изобличения указанного лица.

Как показывает практика, дополнительные возможности следователю в решении задач разыскной деятельности дает привлечение общественности через средства массовой информации (7,2 % дел).

Расследование в данной ситуации требует привлечения и анализа информации, получаемой на основе криминалистической характеристики, осмотра места происшествия, результатов экспертиз.

По данным ситуациям в работе предложен соответствующий алгоритм действий следователя.

В четвертом параграфе «Тактические особенности производства отдельных следственных действий при расследовании угонов и краж автомобилей или иных транспортных средств» автор отмечает, что в процессе расследования и раскрытия краж и угонов автомобилей или иных транспортных средств большую роль играет умение следователя получить необходимую информацию о преступнике в ходе проведения различных следственных действий, поскольку, чем полнее данная информация, тем более результативным будет расследование. На основе анализа теоретических положений криминалистической тактики и методики, с учетом существующей практики расследования преступлений данной категории им разработаны

20

предложения, направленные на оптимизацию производства отдельных следственных действий.

В работе рассмотрены тактические особенности проведения таких следственных действий как осмотр места происшествия, осмотр документов, допрос свидетелей, потерпевших, подозреваемых, обвиняемых, очная ставка, назначение различных экспертиз (технико-криминалистическая экспертиза документов, автотехническая экспертиза, дактилоскопическая, трасологическая и судебно-медицинская экспертиза по образцам биологического происхождения).

Осмотр места происшествия при расследовании угонов и краж автомобилей или иных транспортных средств имеет свои особенности. Качество расследования уголовных дел напрямую определяется профессиональной подготовкой следователя и оперуполномоченного уголовного розыска, оказавшихся на месте кражи (угона) автотранспорта, а также своевременностью прибытия следственно-оперативной группы для осмотра места происшествия. Как показало исследование диссертанта, в 53,8 % случаев до прибытия следственно-оперативной группы обстановка на месте происшествия не менялась, а это значит, что существует реальная возможность в сборе доказательственной информации.

Одним из факторов, влияющих на качественное проведение осмотра места происшествия, является его продолжительность. Исследование показывает, что продолжительность осмотра места происшествия по делам данной категории составляет до 30 мин. - 36,4 % случаев; до 1-го часа - 54,5 % случаев. В 9,1 % случаев продолжительность в протоколе осмотра места происшествия вообще не указана. Как бы не был квалифицированно подготовлен следователь, по мнению автора, в течение получаса провести полно, планомерно данное следственное действие весьма затруднительно.

Действенность осмотра места происшествия по кражам и угонам автотранспорта, как показывает анализ практики, резко снижается из-за допускаемых недостатков в процессе оформления его результатов. По данным проведённого исследования 50,8 % опрошенных сотрудников заявили, что осмотры мест происшествия по кражам и угонам автомобилей или иных транспортных средств проводятся следственно-оперативными группами в полном составе. Однако по ряду уголовных дел ни дознаватели, ни следователи для проведения осмотров мест происшествия не выезжали (23 %). Даже тогда, когда осмотр места происшествия проводился в составе следственно-

21

оперативной группы, допускались серьезные нарушения тактических приемов. Проведенный диссертантом анализ позволил выявить многие недостатки, связанные с осмотром места происшествия. Типичные из них он объединил в отдельные группы:

неполное описание обстановки места происшествия - 72,2 %;

отсутствие должной последовательности при описании места происшествия - 32,4 %;

неточное или неполное описание обнаруженных следов, а также других вещественных доказательств - 43,8 %;

не были изъяты обнаруженные и описанные в протоколе вещественные доказательства - 12,6 %;

не производились необходимые, в данном случае, измерения - 79,3 %;

не производилось фото, видеосъемка места происшествия - 84,4 %;

фотографирование проводилось, но снимки отсутствовали либо были неудовлетворительными по качеству - 87,2 %;

некачественное изъятие обнаруженных следов (до 84 % признаются непригодными для идентификации);

не составлялись либо были неудовлетворительными по качеству планы и схемы - 56,5 %.

Многие недостатки можно было избежать, если бы в осмотре места происшествия участвовал специалист-криминалист. Однако при проведении осмотров мест происшествия оперуполномоченными УР или участковыми уполномоченными в 21 % случаев к осмотру не привлекались специалисты экспертно-криминалистических подразделений.

Опрос практических работников показал, что без помощи специалиста при осмотре места происшествия 60,9 % следователей и 57,1 % оперуполномоченных уголовного розыска затрудняются обнаружить, зафиксировать и изъять имеющиеся следы преступления. Поэтому в комплект унифицированного чемодана следователя для выезда на осмотр места происшествия автор рекомендует включить комплект справочной литературы по поиску и изъятию вещественных доказательств.

Анализируя данные показатели, диссертант отмечает, что 22,9 % респондентов указали, что при осмотрах мест происшествий не применялись физические и химические средства обнаружения невидимых следов пальцев рук, 60,1 % респондентов отметили, что не применялись средства для изъятия микрообъектов, 95,9 % респондентов отметили не использование фото, видеосъёмки

22

для фиксации хода и результатов осмотра. Тем не менее, 6,1 % опрошенных сотрудников оценили проводимые осмотры на «отлично», 40,7 % - на «хорошо», 38,6 % - на «удовлетворительно». Повышению качества осмотров мест происшествия, по мнению сотрудников, будет способствовать повышение уровня квалификации специалистов, выезжающих на место происшествия (22,5 %).

Анализ уголовных дел свидетельствует, что при осмотре места происшествия по факту краж (угонов) автотранспортных средств были обнаружены, зафиксированы и изъяты следующие следы:

следы рук - 3,8 %;

следы обуви - 29,6 %;

следы транспортных средств, их частей либо механизмов - 37,8 %; следы горюче-смазочных материалов - 13,4 %; следы от применения различных слесарных инструментов - 69,8 %; следы от применения термического воздействия (автоген) - 22,2 %; микрообъекты - 0,6 %;

следы-предметы, оставленные преступниками - 12,9 %.

Изучая следы в комплексе, можно выделить их свойства, свидетельствующие о совершении кражи или угона группой. Согласно диссертационному исследованию, к таким свойствам относятся:

1. Различные следы обуви (их количество, размер обуви, рисунок протектора на подошве и т. п.) - указано 37,6 % следователей;

2. Оставленная, утерянная преступниками одежда (перчатки, носовые платки, шарфы, шапки и т. п.) - 12,6 %;

3. Разнообразие окурков (отличающихся маркой, размерами и т. п.) -17,3 %;

4. Различные следы пальцев рук (в первую очередь, их локализация и положение относительно друг друга) - 4,4 %;

5. Различные следы использования преступниками автотранспорта (того, на котором прибыли преступники, либо с помощью которого совершили кражу) - 14,5 %.

Говоря об осмотре документов, автор отмечает, что в последнее время зарегистрировано множество организаций, фирм различных форм собственности по изготовлению печатей, штампов, бланков документов. Это способствует созданию условий для отдельной категории граждан, которые стали специализироваться в изготовлении поддельных документов, в том числе и на транспортные средства. Преступники используют современную

23

копировальную технику с высоким разрешением качества печати, поэтому в большинстве случаев подлинность документа можно установить только с использованием технико-криминалистических средств. Таким образом, в ходе осмотра документов решается вопрос о необходимости проведения почерковедческой или технико-криминалистической экспертизы документов.

Поскольку все большее распространение получают весьма правдоподобные и целиком поддельные документы, а также документы, в которых частичная подделка (например, удаление первоначальных текстов, выполненных электрофотографическим способом) выполнена практически бесследно, то диссертант считает, что на СТЭД необходимо направлять все изъятые документы.

По делам рассматриваемой категории всех свидетелей в зависимости от места и времени совершения преступления автор условно разделил на три основные группы:

лица, случайно ставшие очевидцами угона или кражи автотранспортного средства;

лица, которые в силу выполнения служебных обязанностей стали свидетелями преступления;

лица, ставшие очевидцами оставления преступниками угнанного автотранспортного средства.

В диссертации предложены рекомендации по предмету допроса каждой из указанных групп свидетелей, а также рекомендации по предмету допроса потерпевшего, подозреваемого. Основная цель применения тактических приемов при допросе обвиняемого - это закрепление доказательств, полученных в ходе допроса на первоначальном этапе, подтверждение или опровержение сообщенных им сведений.

Говоря о тактических особенностях производства очной ставки, диссертант рассматривает особенности проведения очных ставок между свидетелями, один из которых может добросовестно заблуждаться по поводу обстоятельств, имеющих значение для расследования.

Одним из тактических приемов, направленных на активизацию памяти добросовестно заблуждающихся лиц, является проведение очной ставки на месте происшествия. При производстве очной ставки на месте происшествия следователю и добросовестно заблуждающемуся лицу легче разобраться в причинах возникновения расхождений и неточностей в показаниях. Восстановив в памяти действительные события, добросовестно

24

заблуждающийся участник может признать ошибочность своих прежних утверждений.

В случае обнаружения похищенной автомашины при постановке ее на учет в ГАИ производится автотехническая экспертиза для установления подлинности маркировочных обозначений автотранспортных средств. Основной задачей этого исследования является установление первоначальных маркировочных обозначений транспортных средств, что способствует скорейшему раскрытию и обоснованному расследованию краж автомобилей или иных транспортных средств. В работе предложен круг вопросов, разрешаемых экспертом при проведении данной экспертизы.

Однако при проведении данной экспертизы в настоящее время существуют определенные проблемы. Так эксперты часто дают неправильные ответы или отказываются от исполнения данной экспертизы в региональных экспертных подразделениях.

Эксперты-криминалисты, проводя исследования маркировочных обозначений транспортных средств в рамках экспертизы восстановления уничтоженных маркировочных обозначений, сталкиваются с трудностями, в частности, при установлении первоначального номера автомобиля.

Такая проблема возникает, прежде всего, в тех случаях, когда на исследуемом транспортном средстве, в месте должного расположения идентификационного номера имеется проем прямоугольной формы, в который при помощи сварки установлена металлическая пластина со знаками не заводской (вторичной) маркировки.

По существующей методике усилия эксперта направлены непосредственно на восстановление уничтоженного номера на металлической поверхности маркировочной панели. Однако, при изменении маркировки указанным способом, а также при замене всей маркируемой панели, объект исследования, по сути, отсутствует. Таким образом, результатом будет вывод о том, что экспертным путем не представляется возможным установить содержание заводского идентификационного номера, который был присвоен автомобилю предприятием-изготовителем. Поэтому на сегодняшний день наиболее перспективными являются комплексные исследования и использование методов, основанных на современных возможностях технической диагностики электронных блоков управления автомобилем. Так, в указанной ситуации действия эксперта должны быть направлены не на восстановление, а на установление заводского идентификационного номера.

25

Для этого, например, он использует производственный номер или индивидуальные номера (маркировку) комплектующих элементов и обращается к производственным базам данных предприятий-изготовителей.

В местах обнаружения брошенной автомашины могут быть обнаружены следы обуви, по которым назначается трасологическая экспертиза.

Однако последние исследования в области экспертного исследования следов обуви в целях определения их пригодности для идентификации показывают, что проведение такого исследования при отсутствии конкретного проверяемого экземпляра обуви невозможно.

Кроме того, в ряде регионов Российской Федерации вопрос о пригодности следов подошв обуви для идентификации обуви, оставившей их, не решается даже после сравнения с идентифицируемой обувью. В определенной мере данное обстоятельство связано с тем, что вывод о пригодности следа подошвы обуви для идентификации обуви, оставившей его, в соответствии с методикой, предшествует сравнительному исследованию. В тоже время на практике этот вывод определяется результатами сравнительного исследования: если в результате экспертного исследования будет дан вывод о наличии тождества, то след пригоден для идентификации, при всех других формах итогового вывода - на этапе раздельного исследования формулируется вывод о пригодности следа для установления групповой принадлежности обуви, оставившей его. В этой связи диссертант отмечает, что формулировка о пригодности следа подошвы обуви для установления групповой принадлежности обуви, оставившей его, при производстве диагностической экспертизы фактически является утверждением о непригодности следа для идентификации обуви. Таким образом, если при производстве сравнительного исследования эксперт придет к выводу о наличии тождества, то этот вывод он может сделать только в рамках повторной экспертизы.

Поскольку признаки подошв обуви образуют динамические комплексы, которые с течением времени в процессе эксплуатации обуви изменяются, то на первоначальную экспертизу целесообразно ставить только вопрос о виде обуви, следы которой обнаружены, и ее особенностях. При обнаружении обуви, которой возможно оставлен след на месте происшествия, вначале необходимо допросить ее владельца о том, как эта обувь эксплуатировалась (насколько часто носилась после совершения преступления). После этого следует проконсультироваться с экспертом о том, истек или не истек идентификационный период. В случае если идентификационный период истек,

26

то целесообразно не назначать повторную экспертизу, а оформить мнение эксперта заключением специалиста. В данном случае эксперта нельзя допрашивать, поскольку в своем заключении по первоначальной экспертизе он не делал вывода о возможности идентификации обуви по оставленному следу, а согласно ч. 1 ст. 205 УПК России эксперта можно допросить только по поводу данного им заключения. В случае же, если идентификационный период не истек, необходимо назначение дополнительной экспертизы.

При назначении дактилоскопической экспертизы допускаемые ошибки чаще всего связаны с неправильной формулировкой вопросов. Анализ уголовных дел показал, что дознаватели в постановлении о назначении дактилоскопической экспертизы, как правило, ограничиваются вопросом о пригодности следов пальцев рук для идентификации, также в постановлениях о назначении дактилоскопической экспертизы встречаются такие вопросы: «Кому принадлежат следы пальцев рук?», «Какими пальцами оставлены следы?» и др.

В заключении диссертации подведены итоги исследования, сформулированы полученные выводы и представлены рекомендации, направленные на совершенствование методики расследования указанной категории преступлений.

27

Основные положения диссертационного исследования отражены в следующих работах автора:

В рецензируемых научных журналах, включенных в перечень, утвержденный Высшей аттестационной комиссией:

1. Скибин С.Н. Специфика возбуждения уголовных дел по фактам угонов и краж автомобилей или иных транспортных средств // «Черные дыры» в Российском законодательстве. М., 2007. № 1. - 0,2 п.л.

В иных научных журналах и изданиях:

2. Скибин С.Н. Криминалистически значимые сведения о предмете преступного посягательства при совершении угонов и краж автомобилей и других транспортных средств // Защита субъективных прав: история и современные проблемы: Материалы междунар. научно-практ. конф. Волгоград. 2006. - 0,25 п.л.

3. Скибин С.Н. Особенности исследования документов при расследовании краж и угонов автомобилей и иных транспортных средств // Право и правоприменение: история, проблемы, тенденции, перспективы: Сб. науч. трудов. Липецк, 2007. Спецвыпуск. - 0,3 п.л.

4. Данильян С.А., Скибин С.Н. Методика расследования угонов и краж автомобилей или иных транспортных средств. Лекция. Краснодар: Краснодарский университет МВД России, 2006. -2/ 1 п.л.

5. Скибин С.Н. Особенности назначения трасологических экспертиз по угонам и кражам автомобилей или иных транспортных средств // Актуальные проблемы трасологической и судебно-баллистической экспертиз: Материалы межвуз. научно-практ. конф. Волгоград: ВА МВД России. 2006. - 0,2 п.л.

6. Скибин С.Н. Криминалистически значимые сведения о личности потерпевшего от кражи или угона автотранспортного средства // Правовые проблемы укрепления Российской государственности: Сб. статей. Ч. 35. Томск: изд-во Томского университета, 2006. - 0,2 п.л.

7. Скибин С.Н. Характеристика лиц, совершающих угоны и кражи автомобилей или иных транспортных средств // Вопросы теории и практики раскрытия и расследования преступлений: сб. науч. тр. Волгоград: ВА МВД России, 2007. - 0,2 п.л.