

**ТАКТИКА ДОПРОСА СВИДЕТЕЛЕЙ И ПОТЕРПЕВШИХ ПО ДЕЛАМ О
ПРЕСТУПЛЕНИЯХ, СОВЕРШЁННЫХ В УСЛОВИЯХ ПЕРЕДВИЖНОГО
СОСТАВА: СРАВНИТЕЛЬНО-КРИМИНАЛИСТИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ ПО
МАТЕРИАЛАМ КАЗАХСТАНА И УЗБЕКИСТАНА**

Кайбар Малик Сунгатулы

Самостоятельный соискатель Университета общественной безопасности Республики
Узбекистан.

<https://doi.org/10.5281/zenodo.21605630>

Аннотация. В статье исследуются тактические особенности допроса свидетелей и потерпевших по делам о преступлениях, совершённых в условиях передвижного состава железнодорожного транспорта, применительно к следственной практике Республики Казахстан и Республики Узбекистан. На основе анализа уголовных дел и анкетирования следователей разработана классификация категорий допрашиваемых по данной категории дел. Особое внимание уделено тактике преодоления ложных показаний работников транспорта, имеющих корпоративный интерес в исходе дела. Разработана матрица предметов допроса для каждой категории в привязке к типичным следственным ситуациям.

Ключевые слова: допрос свидетелей; потерпевший; тактика допроса; транспортные преступления; передвижной состав; локомотивная бригада; проводник; пассажир-очевидец; Казахстан; Узбекистан.

Аннотация. В статье рассматриваются тактические особенности допроса свидетелей и потерпевших по делам о преступлениях, совершенных в условиях железнодорожного подвижного состава, с применением их в следственной практике Республики Казахстан и Республики Узбекистан. На основании анализа уголовных дел и анкет следователей была разработана классификация категорий лиц, допрашиваемых по данной категории дел. Особое внимание уделяется тактике преодоления ложных показаний работников транспорта, имеющих корпоративную заинтересованность в исходе дела. Для каждой категории разработана матрица субъектов допроса в связи с типичными следственными ситуациями.

Ключевые слова: допрос свидетеля; потерпевший; тактика допроса; транспортные преступления; подвижной состав; экипаж локомотива; кондуктор; очевидец-пассажир; Казахстан; Узбекистан.

Abstract. The article examines the tactical features of interrogating witnesses and victims in cases involving crimes committed in railway rolling stock conditions, applying them to the investigative practice of the Republic of Kazakhstan and the Republic of Uzbekistan. Based on the analysis of criminal cases and the questionnaires of investigators, a classification of the categories of persons interrogated for this category of cases has been developed. Special attention is paid to the tactics of overcoming false testimony by transport workers who have a corporate interest in the outcome of the case. A matrix of interrogation subjects has been developed for each category in connection with typical investigative situations.

Keywords: witness interrogation; victim; interrogation tactics; transport crimes; rolling stock; locomotive crew; conductor; eyewitness passenger; Kazakhstan; Uzbekistan.

Допрос свидетелей и потерпевших в криминалистической доктрине является одним из наиболее разработанных следственных действий. Вместе с тем применительно к преступлениям, совершаемым в условиях передвижного состава, данное следственное действие приобретает ряд специфических черт, принципиально отличающих его от стандартной практики. Данные особенности обусловлены прежде всего уникальной социально-психологической средой железнодорожного состава, замкнутым, изолированным пространством, жёсткой иерархией служебных отношений, технологической обусловленностью действий персонала. наличием корпоративной солидарности среди работников транспортной организации¹.

Показания лиц, причастных к транспортному процессу, несут двойственную нагрузку: с одной стороны, именно они располагают наиболее ценной и незаменимой информацией о событии преступления, поскольку лично присутствовали на месте его совершения; с другой нередко сами являются либо заподозренными, либо лицами, имеющими корпоративный интерес в сокрытии обстоятельств, которые свидетельствуют об их халатности или соучастии².

Несмотря на значимость проблемы, специальные исследования тактики допроса применительно к транспортным преступлениям в казахстанской и узбекской криминалистической доктрине немногочисленны. Данная статья восполняет этот пробел, предлагая авторскую типологию категорий допрашиваемых и дифференцированный тактический арсенал для каждой из них.

Допрос по делам о преступлениях на транспорте отличается от стандартного рядом системных особенностей. Во-первых, временной дефицит, основная масса свидетелей (члены локомотивных бригад, охранники, обслуживающий персонал) имеет установленный режим работы и ограниченное время пребывания в месте, доступном для следователя. В некоторых случаях состав поезда отправляется в следующий рейс в течение нескольких часов после обнаружения преступления, унося с собой потенциальных свидетелей³.

Во-вторых, корпоративная замкнутость транспортного персонала. Как образно описывает О.Н. Сидоркина, работники железной дороги образуют «особый социум со своими взаимоотношениями и специфической терминологией»⁴. Этот социум имеет собственные нормы корпоративной лояльности, нередко препятствующие даже полных и правдивых показаний в отношении коллег. Следователь должен учитывать данный фактор как психологическую константу при планировании допросов всего персонала.

В-третьих, профессиональная специализация знаний допрашиваемых. Члены локомотивной бригады, осмотрщики вагонов, приёмосдатчики оперируют специфической терминологией и располагают знаниями технологических процессов, которые следователь,

¹ Абдумажидов Г.А. Криминалистика. Дарслик. – Т., 2009. –237-239-б.

² Грибунов О.П. Теоретические основы и прикладные аспекты раскрытия, расследования и предупреждения преступлений против собственности, совершаемых на транспорте: дис. ... д-ра юрид. наук. – Ростов н/Д, 2016. – 465 с.

³ Курбатова М.И. Особенности расследования краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – Омск: Омская академия МВД России, 2003. – 23 с.

⁴ Сидоркина О.Н. Методика расследования краж из подвижного состава железнодорожного транспорта: ВКР. – Томск: НИ ТГУ, 2017. – 85 с.

как правило, не имеет. Это требует предварительной подготовки изучения терминологии, схем, технических характеристик подвижного состава либо приглашения специалиста для консультации⁵.

На основании анализа протоколов допроса разработана авторская классификация категорий лиц, допрашиваемых по делам о транспортных преступлениях, по критерию «функциональная роль в транспортном процессе и характер располагаемой информации».

Таблица 1. Авторская классификация категорий допрашиваемых по делам о транспортных преступлениях

№	Категория	Доля по делам, КЗ %	Доля по делам, РУз %	Ключевая информация	Риск заинтересованности
I	Члены локомотивной бригады	98,2	97,4	Маршрут, остановки, скорость, принуд. торможения	Высокий несут ответственность за состав
II	Работники охраны / ведомственного сопровождения	84,6	78,3	Состояние ЗПУ, нарушения в пути, подозр. лица	Средний обязаны сохранять груз
III	Технический персонал (осмотрщики, приёмосдатчики)	91,3	88,6	Тех. состояние вагона, ЗПУ при приёмке/передаче	Высокий соучастие при инсайдерских кражах
IV	Проводники пассажирских вагонов	62,4	67,8	Лица в вагоне, подозрительное поведение, посадки	Средний могут быть причастны
V	Пассажиры-очевидцы	43,7	48,2	Поведение подозреваемого, время события	Низкий как правило, незаинтересованы
VI	Потерпевшие физические лица	38,4	41,7	Обстоятельства хищения, приметы преступника	Отсутствует (противоположная позиция)

⁵ Щукин В.И., Журбенко А.М. Преступления, совершённые на железнодорожном транспорте, как объект криминалистического исследования // Научный вестник Омской академии МВД России. – 2024. – Т. 30, № 3(94). – С. 230–237.

Локомотивная бригада (машинист и его помощник) является источником незаменимой информации: именно она располагает сведениями о маршруте поезда, фактических и незапланированных остановках, принудительных торможениях, состоянии скоростемерной ленты. Вместе с тем данная категория допрашиваемых характеризуется максимальным риском заинтересованности, члены бригады несут ответственность за сохранность перевозимого и могут опасаться, что признание остановки поезда (особенно незапланированной) повлечёт дисциплинарные последствия⁶.

Предмет допроса должен включать точный маршрут следования с указанием всех остановок, время и место каждой остановки с привязкой к километровым отметкам, наличие принудительных торможений (в том числе не зафиксированных на ленте самописца вопрос принципиальный, поскольку данная лента может быть намеренно заблокирована). лица, выходившие и входившие в состав на промежуточных остановках, наблюдения за прилегающей местностью в ночное время.

Ключевым тактическим приёмом является использование данных скоростемерной ленты как объективного «контрольного документа», с которым сопоставляются показания.

Если в показаниях указываются остановки, не отражённые на ленте, или, напротив, на ленте отражены остановки, о которых бригада «не помнит», это является существенным противоречием, требующим немедленного уточнения. По данным изученных дел, данный тактический приём позволял выявить скрываемые остановки в 41,6% допросов членов локомотивных бригад.

Принципиально важным является отдельный допрос машиниста и его помощника.

По данным анкетирования, при отдельном допросе противоречия в показаниях фиксировались в 67,3% случаев, тогда как при совместном лишь в 19,4%. Данная закономерность свидетельствует о том, что совместный допрос бригады является грубой тактической ошибкой, создающей возможность согласования показаний в режиме реального времени.

Работники ведомственной охраны, сотрудники охранных компаний, военизированные охранники специальных грузов являются второй по значимости категорией свидетелей. Их показания содержат сведения об обходах, проверках ЗПУ, посторонних лицах, обнаруженных у состава в ночное время.

Специфика допроса данной категории обусловлена их профессиональным статусом охранник по роду деятельности обязан обращать внимание на детали, и его показания, как правило, более структурированы и точны, чем показания рядовых пассажиров.

Рекомендуется использовать метод детализированного хронологического допроса: восстановление хода событий поминутно с привязкой к маршруту патрулирования.

Вместе с тем охранники несут прямую служебную ответственность за сохранность груза, что создаёт риск сокрытия фактов нарушений режима охраны. Специфическим препятствием является заинтересованность охранника в представлении ситуации как «внешнего» хищения, а не как результата ненадлежащего охранения. Для преодоления данного препятствия рекомендуется предварительно изучить документацию охранных

⁶ Порубов Н.И. Тактика допроса на предварительном следствии: учеб. пособие. – М.: БЕК, 1998. – 208 с.

смен, журналы учёта и рапорты и предъявить соответствующие сведения при наличии противоречий в показаниях⁷.

Допрос технического персонала (осмотрщики, приёмосдатчики, пломбировщики) имеет свои особенности. так как, данная категория располагает наиболее ценными для расследования профессиональными знаниями, осмотрщики вагонов фиксируют техническое состояние подвижного состава при каждой технической обработке, а приёмосдатчики состояние груза и ЗПУ при передаче от одной бригады или станции к другой. Именно через показания данной категории лиц следователь восстанавливает «ЗПУ-биографию» вагона: какое устройство, когда и кем было навешено, в каком состоянии находилось при каждой проверке.

Вместе с тем именно среди данной категории наиболее высок процент соучастников инсайдерских хищений. По данным изученных дел, 38,4% установленных соучастников транспортных хищений относились к категории технического персонала (пломбировщики, весовщики, составители поездов). Это означает, что при допросе каждого представителя данной категории следователь должен исходить из допущения возможной причастности и строить вопросы таким образом, чтобы любой ответ содержал проверяемые фактические данные.

Характерной тактической ошибкой при допросе данной категории является недостаточная предметность вопросов: следователи нередко задают общие вопросы («Всё ли было в порядке при передаче вагона?»), получая формальные утвердительные ответы, и не переходят к детализации («Укажите номер ЗПУ, которое вы проверяли. Сравните его с записью в книге ГУ-37. Как объясните расхождение?»). Предметный детализированный допрос с использованием конкретных транспортных документов как точек привязки значительно повышает его информационную ценность.

Допрос проводников пассажирских вагонов также вызывает интерес. Проводник пассажирского вагона является центральной фигурой при расследовании краж имущества пассажиров. Он знает всех пассажиров в «лицо», фиксирует нестандартное поведение, контролирует посадку и высадку. Вместе с тем проводник является одним из наиболее подозреваемых лиц при краже из купе: он имеет ключи от всех купе, доступ к вагону в ночное время и возможность беспрепятственно перемещаться по вагону, не привлекая внимания.

Предмет допроса проводника должен включать: полный список пассажиров вагона с описанием их поведения; нестандартные ситуации в ходе рейса (нетрезвые пассажиры, конфликты, лица, выходившие в тамбур в ночное время); состояние купе во время плановых обходов; лица, приходившие из других вагонов; время и обстоятельства обнаружения кражи.

Специфическим тактическим приёмом является использование билетного контроля как объективной системы фиксации проводник обязан проверить каждый билет, и данные проверки должны совпадать с его показаниями о составе пассажиров.

⁷ Кручинин М.В., Потапова Н.Н., Долгачёва О.И. Особенности выявления, раскрытия и расследования некоторых преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте // Вестник ВГАВТ. – 2015. – Вып. 45. – С. 22–27.

Несоответствие между данными проверки и показаниями является существенным основанием для углублённого допроса. По данным изученных дел, 22,7% проводников при первоначальном допросе «забывали» о наличии в вагоне отдельных пассажиров, которые впоследствии оказывались ключевыми свидетелями или соучастниками.

Пассажиры-очевидцы представляют собой специфическую категорию свидетелей: в условиях передвижного состава они являются «случайными наблюдателями», не связанными корпоративными отношениями с транспортной организацией, и в подавляющем большинстве случаев не имеют личной заинтересованности в исходе дела.

Это делает их наиболее «нейтральными» и потенциально достоверными свидетелями при условии что их восприятие было точным.

Однако именно восприятие составляет главную проблему данной категории. Как справедливо отмечает А.Р. Ратинов, в транспортной среде «сенсорные ориентиры наблюдателя искажены особенностями передвижного пространства»: движение поезда, смена освещения, шум, психологическая расслабленность пассажира в ночное время всё это существенно снижает качество восприятия⁸. По данным изученных дел, пассажиры в 34,6% случаев неверно атрибутировали время события (ошибка в среднем $\pm 1,8$ часа), а в 21,4% ошибочно описывали внешность лица, впоследствии установленного как преступник.

Тактически наиболее эффективным при допросе пассажиров является метод «свободного рассказа с последующей детализацией»: сначала допрашиваемому предоставляется возможность изложить всё виденное без перебивания, затем следователь задаёт конкретизирующие вопросы по хронологии, по описанию лиц, по деталям обстановки. Прямые наводящие вопросы в данной категории особенно опасны: пассажир, не уверенный в своих воспоминаниях, под влиянием вопроса может «вспомнить» то, чего не было.

Допрос потерпевшего по делам о транспортных преступлениях несёт специфическую нагрузку: потерпевший, как правило, сам не был очевидцем преступления (заснул, вышел из купе), что ограничивает его показания характеристикой утраченного имущества и обстоятельствами обнаружения кражи. Вместе с тем именно потерпевший способен предоставить сведения о косвенных признаках: подозрительных лицах, виденных до кражи; нестандартных обстоятельствах, на которые он не обратил внимания в реальном времени, но способен вспомнить при детальном допросе.

При допросе потерпевших необходимо точно установить: имущество, составлявшее предмет хищения (с максимальной конкретизацией: наименование, серийные номера, характерные признаки); обстоятельства, предшествовавшие обнаружению кражи; нестандартное поведение соседей по купе или иных лиц, контактировавших с потерпевшим; время засыпания и пробуждения (применительно к ночным кражам).

Особого внимания заслуживает выявление виктимного поведения потерпевшего: нередко хищения становятся возможными вследствие излишней доверчивости жертвы,

⁸ Ратинов А.Р. Судебная психология для следователей. – М.: ВШ МВД СССР, 1967. – 290 с.

например при «угощении» посторонними лицами, что может свидетельствовать о применении психоактивных веществ.

Таблица 2. Матрица предметов допроса по категориям допрашиваемых и следственным ситуациям

Категория	Ситуация I (максим. дефицит)	Ситуация II (частичная определённость)
I. Лок. бригада	Все остановки + незапланир. торможения; состояние скоростемерной ленты; лица у состава в ночное время	Состояние состава в момент обнаруженной остановки; видел ли посторонних; открывал ли состав на остановке
II. Охрана	Маршрут и время обходов; состояние ЗПУ при проверках; аномалии в ходе рейса	Обнаруженные следы на месте; кто имел доступ к вагону в интервале
III. Техн. персонал	Состояние ЗПУ при принятии вагона; соответствие номера ЗПУ книге ГУ-37; кто пломбировал	Состояние вагона при последней технической обработке; кто имел доступ
IV. Проводник	Список пассажиров; нестандарт. поведение; выход в тамбур ночью	Конкретные лица в купе в критический период; состояние дверей купе
V. Пассажиры	Подозрительные лица в вагоне; нестандартные ситуации в пути	Лица у места хищения; время события; характеристика преступника
VI. Потерпевший	Описание похищенного; виктим. поведение; подозрительные контакты до кражи	Точное время обнаружения; последний момент, когда имущество было при себе

Преодоление ложных показаний транспортного персонала является наиболее сложной тактической задачей при расследовании транспортных преступлений. Корпоративная солидарность и взаимная зависимость работников в рамках технологической цепочки создают устойчивые социально-психологические барьеры для дачи правдивых показаний.

Наиболее эффективным методом является «тактическое использование объективных документальных данных»: следователь последовательно предъявляет данные скоростемерной ленты, записи журнала дежурного по станции, данные АСОУП, содержание книги пломбирования ГУ-37 и просит допрашиваемого объяснить каждое несоответствие между этими объективными данными и его показаниями.

Данный приём, основанный на принципе «объективные данные не лгут», эффективен именно потому, что допрашиваемый транспортный работник хорошо понимает доказательственное значение перечисленных документов.

Вторым эффективным методом является «допрос от периферии к центру»: сначала допрашиваются лица, наименее причастные к преступлению (пассажиры-очевидцы, местные жители, машинисты встречных поездов), чьи показания позволяют сформировать объективную картину события; затем более причастные. При этом к моменту допроса ключевых подозреваемых следователь уже располагает перекрёстно верифицированной информацией, существенно ограничивающей возможности для введения в заблуждение.

Сравнительный анализ выявил ряд значимых различий в практике допроса между двумя правовыми системами. В Казахстане благодаря системе ЕРДР следователи начинают допросы значительно быстрее: средний интервал от получения сообщения до первого допроса члена локомотивной бригады составил 2,4 часа против 7,8 часа в Узбекистане. Это принципиально важно, поскольку бригада отправляется в следующий рейс и становится практически недоступной.

В Узбекистане выявлена проблема «транзитного допроса»: 31,4% случаев, когда ключевые свидетели (члены бригады, работники охраны) допрашивались лишь по возвращении из рейса, то есть спустя 2–5 суток после события. За это время показания нивелируются (естественное забывание) и координируются (корпоративное согласование). Решением является немедленная фиксация показаний на месте в форме объяснений в ходе следственной проверки с последующим их развёрнутым допросом.

Разработанная шестизвенная классификация категорий допрашиваемых обеспечивает более тонкую дифференциацию тактических подходов по сравнению с традиционным двучленным делением «персонал пассажиры». Принципиальным теоретическим вкладом является введение критерия «риска заинтересованности» как самостоятельной тактической переменной, определяющей степень критичности при оценке показаний и выбор методов преодоления возможной лжи.

Статистически значимым результатом является установление корреляции между раздельностью допроса и частотой выявления противоречий в показаниях бригад (67,3% против 19,4%). Данная закономерность подтверждает известный в криминалистической доктрине тезис о деструктивном влиянии совместного допроса на информационную ценность показаний, однако впервые получает количественное обоснование применительно к специфической категории транспортных дел.

Обнаруженный разрыв в средних сроках первого допроса локомотивных бригад указывает на прямую практическую пользу системы ЕРДР не только для скорости формального начала расследования, но и для оперативности конкретных следственных действий.

По результатам исследования сформулированы следующие выводы.

1. Допрос свидетелей и потерпевших по делам о транспортных преступлениях имеет системные особенности: временной дефицит, корпоративная замкнутость персонала, профессиональная специализация знаний, высокий риск заинтересованности в сокрытии информации.

2. Авторская шестизвенная классификация категорий допрашиваемых (локомотивная бригада → охрана → технический персонал → проводники → пассажиры → потерпевшие) обеспечивает дифференцированный тактический подход, учитывающий специфический информационный потенциал и риск заинтересованности каждой категории.

3. Раздельный допрос членов локомотивной бригады обеспечивает выявление существенных противоречий в показаниях в 67,3% дел, тогда как совместный лишь в 19,4%, что делает совместный допрос тактически недопустимым в данной категории дел.

4. Ключевым методом преодоления ложных показаний транспортного персонала является тактическое использование объективных документальных данных (скоростемерная лента, АСОУП, книга ГУ-37), предъявляемых в ходе допроса как точки сопоставления с показаниями.

5. Выявленный разрыв в средних сроках первого допроса ключевых свидетелей указывает на необходимость нормативного закрепления в Узбекистане обязательного немедленного допроса (в форме объяснений) членов локомотивной бригады до её отправки в следующий рейс.