

АКАДЕМИЯ ПРАВООХРАНИТЕЛЬНЫХ ОРГАНОВ
ПРИ ГЕНЕРАЛЬНОЙ ПРОКУРАТУРЕ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН
ИНСТИТУТ ПОСЛЕВУЗОВСКОГО ОБРАЗОВАНИЯ

ЖАСАР САМАТ КОЖАНБЕРДЫУЛЫ

Криминологическое обеспечение безопасности объектов железнодорожной
транспортной инфраструктуры

Диссертация на соискание степени магистра национальной безопасности
и военного дела по образовательной программе «7М12303-
Правоохранительная деятельность» (научно-педагогическое направление)

Научный руководитель:
доцент кафедры
общеправовых дисциплин,
Байғалиев А.Б.
доктор PhD

г. Косшы, 2026 г.

ТҮЙІНДЕМЕ

Диссертация теміржол көлігі инфрақұрылымы объектілерінің қауіпсіздігін криминологиялық қамтамасыз ету мәселелерін зерттеуге арналған. Жұмыста қылмыстылықтың жай-күйі, оның себептері мен жағдайлары, сондай-ақ құқық бұзушылықтардың алдын алудағы құқық қорғау органдарының рөлі талданған. Құқықтық жазалау нормаларын жетілдіру мен теміржол көлігі инфрақұрылымы объектілерінің қауіпсіздігін қамтамасыз ету мәселелерін шешу бойынша ұсыныстар дайындалды.

Зерттеу жұмысының құрылымы зерттеу мақсаты мен міндеттерімен анықталды. Ол кіріспеден, 6 бөлімшеден тұратын 2 бөлімнен, қорытындыдан, пайдаланылған әдебиеттер тізімінен және қосымшадан тұрады.

РЕЗЮМЕ

Диссертация посвящена исследованию криминологического обеспечения безопасности объектов железнодорожной транспортной инфраструктуры. В работе проанализированы состояние преступности, ее причины и условия, а также роль правоохранительных органов в предупреждении правонарушений.

В качестве более серьезной и весомой обоснованной работы в рамках уголовно-правовой науки были предложены рекомендации по повышению эффективности объектов железнодорожного транспорта и законодательных предложений.

Структура работы строилась по логике целей и задач работы и состоит из введения, 2 разделов, включающих 6 подразделов, заключения, списка использованных источников и приложения.

SUMMARY

The dissertation is devoted to the study of criminological support for the security of railway transport infrastructure facilities. The paper analyzes the state of crime, its causes and conditions, as well as the role of law enforcement agencies in the prevention of offenses. Proposals are formulated to improve criminal legislation and enhance the effectiveness of railway transport infrastructure security.

The structure of this document will be defined by the aims and objectives of the research (which will result in developing the structure). Therefore, this will have an introduction followed by 2 chapters made up of 6 sections each, as well as a conclusion; then there will be a list of References as well as an Appendix.

СОДЕРЖАНИЕ

ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ.....	4
ВВЕДЕНИЕ.....	5
1 ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ПРАВОНАРУШЕНИЙ НА ОБЪЕКТАХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ	
1.1 Современное состояние преступности на объектах железнодорожной транспортной инфраструктуры и мер противодействия.....	10
1.2 Зарубежный опыт правового регулирования преступности на объектах железнодорожной транспортной инфраструктуры	17
1.3 Уголовно-правовая характеристика правонарушений, совершаемых на объектах железнодорожной транспортной инфраструктуры.....	23
2 КРИМИНОЛОГИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ОБЪЕКТОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ПРОФИЛАКТИКА ПРЕСТУПНОСТИ В СФЕРЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА	
2.1 Причины и условия преступности на объектах железнодорожной транспортной инфраструктуры	40
2.2 Общие меры предупреждения преступности на объектах железнодорожной транспортной инфраструктуры	46
2.3 Специальные меры предупреждения преступности на объектах железнодорожной транспортной инфраструктуры.....	54
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	64
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ.....	67
ПРИЛОЖЕНИЕ.....	73

ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ

гл.	– глава
г.	– год
КПСиСУ ГП РК	– Комитет по правовой статистике и специальным учетам при Генеральной прокуратуре Республики Казахстан
МВД РК	– Министерство внутренних дел Республики Казахстан
ГП РК	– Генеральная прокуратура Республики Казахстан
п.	– пункт
пп.	– подпункт
УК РК	– Уголовный кодекс Республики Казахстан
УПК РК	– Уголовно-процессуальный кодекс Республики Казахстан
часть	– часть

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность проводимого исследования. Железнодорожный транспорт - одна из главных составных частей инфраструктуры современного человечества, от уровня ее развития и уровня работы во многом зависит эффективность экономики в стране и функционирование человечества. При этом перевозки, осуществляемые на железной дороге - важнейшая часть национальной транспортной архитектуры, обслуживающей как внутренние, так и международные пассажиропотоки и грузопотоки и являющейся фундаментом транзитного потенциала страны.

Основной закон Республики Казахстан определяет человека, его жизнь и свободы, как высшую ценность, а защиту этих ценностей как основную задачу государства. Это означает, что поддержание безопасности железнодорожного транспорта — это неотъемлемая часть обеспечения общественной стабильности и правопорядка [1].

В своем Послании народу Казахстана Президент Республики Казахстан Касым-Жомарт Токаев «Казахстан в эпохе искусственного интеллекта: актуальные задачи и их решения через цифровую трансформацию» отметил, что: «...развитие транспортной инфраструктуру, цифровизацию и повышение ее операционной эффективности, что напрямую связано с безопасностью и надежностью этой критической отрасли» [2].

Преступления, совершаемые на объектах железнодорожного транспорта, отличаются скрытностью, многообразием проявлений и высокой степени общественной опасности, способной к тяжким последствиям: угроза жизни и здоровью людей, сбой в нормальной работе транспортной системы, крупные материальные потери.

Правоохранительные структуры Казахстана сохраняют повышенное внимание к обеспечению безопасности объектов железнодорожной транспортной инфраструктуры, так как стабильная работа этой инфраструктуры является определяющей основой экономического развития и важнейшим компонентом общеэкономических системы страны в целом.

В последнее время наблюдается рост криминальных угроз, направленных на объекты казахстанской железнодорожной транспортной инфраструктуры. Это обусловлено спецификацией самой неисчерпаемой железнодорожной системы, включая уязвимость технологических узлов, специально разрешительных прав сигнализации и других элементов, необходимых для обеспечения полноценной работы системы в целом.

Как отмечается учеными: «Противодействие преступности на объектах железнодорожной инфраструктуры строится на научном понимании закономерностей данного вида преступной деятельности, включая криминологические характеристики конкретных преступлений, совершаемых в этой сфере» [3].

Вышеизложенное свидетельствует об актуальности и значимости, как в теоретическом, так и практическом аспекте избранной темы исследования.

Степень научной разработанности темы исследования обусловлена кругом анализируемых проблем, разрешение которых позволит обеспечить безопасность объектов железнодорожной транспортной инфраструктуры криминологическими мерами.

Оценка современного состояния решаемой научной проблемы. Особый вклад в развитие теории криминологической безопасности объектов железнодорожной транспортной инфраструктуры и научных основ ее обеспечения внесли ведущие ученые-криминологи и криминалисты, такие как Е.О. Алауханов, Т.А. Ашурбеков, М.М. Бабаев, И.Ш. Борчашвили, А.Г. Горшенков, Ю.В. Гаврилин, С.В. Иванцов, Ф.М. Кобзарев, В.В. Меркурьев, А.Л. Лапин, С.Я. Лебедев, А.И. Муравых, В.С. Овчинский, Т.В. Пинкевич, В.А. Плешаков, А.Ю. Семячков, Э.Л. Сидоренко, К.В. Сомик, Д.А. Симоненко, Б.А. Спасенников, А.П. Суходолов и др.

Целью диссертационного исследования является выработка предложений и рекомендаций, направленных на повышение эффективности предупреждения преступности, совершаемых на объектах железнодорожной транспортной инфраструктуры и обеспечения безопасности в целом.

Исходя из этой цели, необходимо провести следующие задачи исследования:

- провести уголовно-правовой анализ правонарушений на объектах железнодорожного транспорта и выработать на его основе конкретные предложения по совершенствованию УК РК;
- определить роль и приоритетные направления деятельности правоохранительных органов в системе обеспечения безопасности железнодорожной инфраструктуры на основе риск-ориентированного подхода и цифровизации;
- разработать практический инструментарий криминологической профилактики (памятки), направленный на повышение безопасности граждан, персонала и эффективности работы полиции.

Объектом диссертационного исследования выступают общественные отношения, связанные с криминологическим обеспечением безопасности объектов железнодорожной транспортной инфраструктуры уголовно-правовыми и криминологическими мерами.

В качестве предмета диссертационного исследовательского изучения представлено: национальное и международное законодательство, регулирующее сферы криминологического обеспечения безопасности объектов железнодорожного транспортного комплекса, правоприменительная практика, статистические и аналитические сводки, научные работы по проблематике, подлежащей исследованию.

Методы и методологические основы исследования. Исследование базируется на комплексе общенаучных методов, таких как анализ, синтез и

аналогия, а также на частно-научных методах анализа, в числе которых нужно отметить исторический, статистический и социологический. Кроме того, используются специальные методы, такие как сравнительно-правовой и формально-юридический.

Научная новизна исследования состоит в выработке современных мер противодействия преступности, совершаемых на объектах железнодорожного транспортного комплекса.

Положения, выносимые на защиту.

1. В целях усиления уголовно-правовых механизмов обеспечения безопасности объектов железнодорожной транспортной инфраструктуры предлагается дополнить ч.1 ст.348 УК РК дополнительным наказанием в виде лишения права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью сроком до двух лет либо без такового.

Необходимость введения указанного дополнительного наказания обусловлена тем, что совершение данного деяния, непосредственно связано с ненадлежащим исполнением виновным лицом своих должностных обязанностей в сфере технического обслуживания, ремонта, контроля технического состояния и допуска транспортных средств к эксплуатации. В этой связи, сохранение за виновным права осуществлять соответствующую деятельность без применения дополнительных уголовно-правовых ограничений не обеспечивает в полной мере достижение целей частной превенции и предупреждения повторных нарушений требований транспортной безопасности.

В этой связи предлагается санкцию ч.1 ст.348 УК РК изложить в следующей редакции:

«Статья 348. Недоброкачественный ремонт транспортных средств или выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями

...

наказываются штрафом в размере до двухсот месячных расчетных показателей либо исправительными работами в том же размере, либо привлечением к общественным работам на срок до двухсот часов, либо арестом на срок до пятидесяти суток, с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до двух лет или без такового.».

2. Доказывается, что эффективность обеспечения безопасности железнодорожной инфраструктуры зависит от перехода к превентивной риск-ориентированной модели. Она должна базироваться на системном анализе оперативной обстановки, внедрении аналитических IT-инструментов (видеонаблюдение с распознаванием поведения) и обязательной межведомственной координации с транспортными компаниями.

Основные направления работы должны включать:

– предупредительные действия: анализ оперативной обстановки на объектах ж/д транспорта, идентификация лиц и групп, которые могут быть связаны с противоправными действиями (диверсии, хищения, вмешательство в

работу систем). Проведение профилактических мероприятий: патрулирование, рейды, проверки потенциально уязвимых участков (станции, перегоны, узлы связи), сбор и анализ информации, оценка криминальных рисков.

- межведомственное сотрудничество: регулярный обмен данными с транспортными компаниями и подразделениями безопасности, проведение совместных учений и практических занятий.

- контрольно-надзорная деятельность: проверка соответствия требованиям транспортной безопасности, мониторинг выполнения предписаний и устранения нарушений, участие в расследованиях инцидентов, имеющих признаки преступной деятельности.

- внедрение передовых технологий: использование систем видеонаблюдения, аналитических инструментов для оценки поведения, технологий распознавания. Интеграция с цифровыми платформами для мониторинга (ситуационные центры, базы данных), применение мобильных средств для контроля и фиксации нарушений.

- информационно-просветительская работа: проведение разъяснительных кампаний среди населения и персонала транспорта, формирование неприятия противоправных действий на транспорте, привлечение граждан к сообщению о подозрительных инцидентах.

3. Для повышения безопасности объектов железнодорожной транспортной инфраструктуры предлагается дифференцированная система информационно-профилактических мер. В этой связи разработана Памятка по профилактике нарушений на железнодорожном транспорте, где меры предупреждения, разделены по целевым группам: для пассажиров (культура безопасного поведения), персонала (профессиональная ответственность) и сотрудников полиции (методика выявления угроз), что позволяет точно воздействовать на виктимогенные и криминогенные факторы (Приложение 1).

Апробация и внедрение результатов диссертационного исследования. Полученные в ходе исследования выводы, могут быть полезны правоохранительным органам, законодателям и другим заинтересованным лицам, занимающимся криминологическим обеспечением безопасности, относящейся к объекту инфраструктуры транспортной системы.

Основные положения и выводы диссертационного исследования нашли свое отражение в опубликованных сборниках материалов, изданных по итогам конференции, а также в научном журнале. Кроме того, отдельные выводы, полученные по теме диссертационного исследования, докладывались на международной научно-практической конференции.

Результатом проведенного исследования выступают полученные акты внедрения в практическую деятельность Главной транспортной прокуратуры (Приложение 2), а также в образовательный процесс кафедры «Право» «Esil university» (Приложение 3).

1 Правовая характеристика правонарушений на объектах железнодорожной транспортной инфраструктуры

1.1 Современное состояние преступности на объектах железнодорожной транспортной инфраструктуры и мер противодействия

Железнодорожные магистрали признаны одним из наиболее уязвимых мест для совершения противоправных действий. Эта уязвимость обусловлена комплексом специфических причин: огромная протяженность путей сообщения, сосредоточение на них множества потенциально опасных объектов, колоссальные объемы перевозимых пассажиров и грузов, а также многообразие форм собственности, которой принадлежат объекты инфраструктуры и подвижной состав.

Мировой опыт наглядно демонстрирует невозможность абсолютной защиты всех элементов железнодорожной транспортной системы. Реализация подобной задачи потребовала бы затрат, сравнимых со стоимостью самой отрасли, что недоступно ни одному государству, даже самому экономически развитому. Поэтому наиболее рациональным подходом является создание избирательной, многоуровневой системы безопасности, фокусирующейся на наиболее значимых объектах. Такой подход позволяет минимизировать потенциальный ущерб от преступных угроз. Тем не менее, разработка этой комплексной системы представляет собой непростую научно-практическую задачу, от решения которой напрямую зависит эффективность обеспечения безопасности на железных дорогах. В свете этого, крайне важно активно развивать различные направления и средства для профилактики правонарушений [4].

В научной литературе суть противодействия преступности понимается как разнородный комплекс согласованных мероприятий, имеющих своей целью как государственные, так и общественные структуры, которые направлены на уничтожение преступности и ликвидацию ее предпосылок. Одним из важнейших направлений этой общественной деятельности является своевременная, заранее продуманная деятельность по ликвидации собственных криминогенных факторов и созданию условий, не способствующих преступности, как по формированию личности, ее настроения, мотивации, так и по факторам внешним, обстоятельствам, способствующим совершению в конкретный момент конкретного преступного деяния [5].

Следует обратить внимание на тот факт, что преступления, совершаемые в транспортной сфере, относятся к общеуголовным посягательствам, которые квалифицируются по месту их совершения - будь это транспортное средство (пассажирское или грузовое, общего пользования) либо другой объект транспортной инфраструктуры. В то же время необходимо отметить, что любое правонарушение в этом направлении непосредственно связано со источником повышенной опасности и ставит под угрозу жизнь и здоровье населения.

Анализ структуры криминальных правонарушений на железнодорожной инфраструктуре выявил высокую долю преступлений, связанных с хищением чужого имущества, а также с незаконным оборотом наркотиков и оружия.

Эта тенденция подтверждается статистическими данными Комитета по правовой статистике и специальным учетам Генеральной прокуратуры РК. Согласно этим данным, за период 2024-2025 годов преступность на объектах железнодорожного транспорта выросла более чем на 20%, причем значительная часть этих преступлений остается латентной. По оценкам сотрудников транспортной полиции в это количество попадает не более 30% из совершаемых преступлений на объектах инфраструктуры железнодорожного транспорта [6].

Например, в уголовных делах, имеющих значение по безопасности или эксплуатации транспортных средств железнодорожного транспорта, зарегистрировано 261 уголовное правонарушение (сходы, столкновения) в период 2024-2025 г.г.

Уголовные правонарушения в коем смысле подразумеваются сходы и столкновения подвижного состава, имевшие место в основном с локомотивами и грузовыми вагонами (ст.344 УК РК). С участием вопиющего большинства происшествий на железной дороге это происшествие произошло именно на станционных путях, что составляет 118 случаев и т.е. 48% всего объема происшествий, на перегонах - 84 случая т.е. 34% и на частных подъездных путях - 39 случаев, т.е. 16%.

В 2025 году на объектах железнодорожной инфраструктуры отмечено сокращение числа инцидентов на 29%. Среди них было зафиксировано 44 случая наездов на людей, из которых 27 оказались смертельными.

На железнодорожных переездах в 2025 году произошло 16 дорожно-транспортных происшествий, в которых пострадали 7 человек. Основными причинами стали спешка и пренебрежение правилами. Анализ данных перевозчика показывает, что наиболее частые инциденты случаются в Алматинской, Туркестанской и Западно-Казахстанской областях. Исследования выявили, что около 39% погибших находились в состоянии алкогольного опьянения, 36% пересекали пути в наушниках или в не предназначенных для этого местах, 14% пытались пройти под движущимся составом, а 11% случаев были связаны с суицидом.

В общей структуре преступлений на объектах железнодорожной инфраструктуры кражи личного имущества составляют более 50% и являются одной из наиболее стабильных тенденций. Среди наиболее распространенных уголовных правонарушений – незаконный оборот наркотических и психотропных веществ (24%) и незаконное ношение или сбыт холодного оружия (20%).

Высокий уровень преступлений, связанных с наркотиками, на объектах железнодорожного транспорта объясняется активным использованием пассажирских перевозок преступниками для транспортировки наркотических средств, особенно из Среднеазиатского региона.

Яркий пример – в мае 2024 года на пограничном пункте пропуска имени Б. Конысбаева в Туркестанской области была пресечена попытка незаконного ввоза в страну 770 кг героина, замаскированного под обувной крем, предназначенный для транзита в Европу. Государственному обвинителю удалось представить в суде исчерпывающие доказательства вины двух иностранных граждан, и специализированный межрайонный суд по уголовным делам приговорил их к 14 годам лишения свободы [7].

Также распространена практика перевозки грузов по так называемым «серым схемам», особенно в международном сообщении, когда груз прибывает в пункт назначения с документами, отличающимися от первоначальных.

На внутренних железнодорожных маршрутах часто наблюдается отправка грузов без должного оформления необходимыми сопроводительными документами, в частности, товарно-транспортными накладными. Такие действия, как правило, являются результатом предварительного сговора и отличаются высокой степенью скрытности. К их реализации нередко привлекаются сотрудники железнодорожной отрасли или люди, хорошо осведомленные о специфике грузоперевозок.

Преступность в сфере железнодорожной инфраструктуры, подобно общей криминальной ситуации в стране, приобрела организованный характер.

Таким образом, общественная опасность таких деяний проявляется в угрозе общественной безопасности, которая в первую очередь затрагивает жизнь, здоровье и законные интересы граждан. Это связано с тем, что совершение указанных преступлений зачастую сопровождается другими тяжкими правонарушениями, влекущим за собой человеческие жертвы (покушения на жизнь и здоровье, разбой, вымогательство и прочее).

В дополнение к этому, обеспечение безопасности на объектах железнодорожной транспортной инфраструктуры составляет одно из ключевых и приоритетных направлений государственной политики в области защиты национальных интересов в контексте обладания конкретными правораздельными ресурсами, составными частями финансовой системы. Отметим, что залогом подобного вывода служит то, что железнодорожный транспорт относится к экономическим секторам, деятельность в которых имеет повышенный уровень риска и потенциальных угрозы безопасности государства.

Согласно Закону Республики Казахстан «Об органах внутренних дел Республики Казахстан»: «...обеспечение безопасности на объектах железнодорожной транспортной инфраструктуры относится к сфере деятельности органов внутренних дел».

Статья 5 упомянутого Закона возлагает на сотрудников полиции, а именно на Департамент полиции на транспорте, задачи по поддержанию общественного порядка, в том числе и на объектах железнодорожной транспортной инфраструктуры, в пределах их компетенции.

Как справедливо отмечает В.А. Пичугин, «полиция на транспорте является основным звеном государственной системы, обеспечивающим общественный порядок и безопасность».

Следовательно, ДПТ, являясь частью системы органов внутренних дел, призвано поддерживать общественный порядок на объектах железнодорожной транспортной инфраструктуры и в рамках предоставленных полномочий рассматривать дела об административных и уголовных правонарушениях.

Согласно Закону РК от 21 сентября 1994 г. «О транспорте в Республике Казахстан», транспорт Республики Казахстан - зарегистрированный на территории Республики Казахстан железнодорожный, автомобильный, морской, внутренний водный, воздушный, городской рельсовый, а также находящийся на территории Республики Казахстан магистральный трубопроводный транспорт [10].

В соответствии с п.20) ст.3 УК РК транспорт — это железнодорожный, автомобильный, морской, внутренний водный, в том числе морские и речные маломерные суда, воздушный, городской электрический, в том числе метрополитен, а также находящийся на территории Республики Казахстан магистральный трубопроводный транспорт [11].

Таким образом, транспорт - одна из главных составных частей инфраструктуры современного человечества, от уровня ее развития и уровня работы во многом зависит эффективность экономики в стране и функционирование человечества.

Согласно Закону РК от 8 декабря 2001 г. «О железнодорожном транспорте»: «Железнодорожный транспорт — это транспорт, обеспечивающий перевозки по железнодорожным путям. Железнодорожные пути - объекты недвижимого имущества (магистральные, станционные, подъездные пути), по которым осуществляется перемещение подвижного состава. Соответственно, к железнодорожному транспорту относятся локомотивы, дрезины, вагоны, полувагоны, платформы, цистерны, краны, другой подвижный состав. Не относится к железнодорожным транспортным средствам рельсовый электротранспорт (трамваи, фуникулеры)» [12].

Можно изложить более простым и научно-публицистическим языком следующим образом:

«Железнодорожный транспорт играет важнейшую роль в экономике Казахстана и обеспечивает значительную часть грузовых и пассажирских перевозок. Благодаря выгодному географическому положению страна выступает важным транзитным мостом между Европой, Россией, государствами Азиатско-Тихоокеанского региона, Центральной Азии и Ближнего Востока. Наличие прямого железнодорожного сообщения с Россией, Китаем, Узбекистаном и Кыргызстаном позволяет Казахстану занимать значимые позиции на международном рынке транспортных услуг» [13, с. 11].

Вместе с тем железнодорожная отрасль, как и другие сферы общественной жизни, подвержена негативному влиянию преступности. В последние годы

сохраняется тенденция роста правонарушений на объектах железнодорожного транспорта. Особую обеспокоенность вызывает увеличение числа тяжких и особо тяжких преступлений, которые всё чаще совершаются организованными группами и отличаются высокой степенью подготовки.

«Преступные практики в сфере перевозок оказывают пагубное действие не только на безопасность обеспечения транспортных потребностей, но также на общее качество бытия населения. Нарушение стабильной работы инфраструктуры транспорта как раз затрудняет доступностью граждан к образованию, медицинским и культурным услугам, непосредственно сдерживает возможности трудовой мобильности, а в конечном итоге сказывается на реализации конституционных прав граждан в целом. Поскольку безопасность на транспорте является не только правоохранительной, но и важной задачей социально-экономического плана государства» [14].

Дополнительные сложности по выявлению, предупреждению и расследованию преступлений на транспорте вносят специфика железнодорожного транспорта, характеризующаяся большой протяженностью путей сообщения, значительным количеством объектов инфраструктуры, высокой интенсивностью перевозок и наличием постоянного перемещения как пассажиров, так и грузов. Поэтому особенно актуально исследование комплексных криминологических исследований в данной области, направленных на изучение причин и условий совершения преступлений на железнодорожном транспорте, а также разработку эффективных мер их предупреждения.

Состояние и уровень преступности на объектах железнодорожной инфраструктуры обусловлены рядом криминологически значимых особенностей самого железнодорожного транспорта. Эти специфические характеристики делают его привлекательным для совершения противоправных действий.

К таким особенностям относятся:

- Концентрация материальных ценностей: на объектах железнодорожного транспорта сосредоточены значительные объемы грузов и багажа, что создает объекты для хищения.

- Специфика железнодорожного транспорта во многом обуславливает особенности преступности в данной сфере. Одним из факторов криминальной привлекательности железнодорожных объектов является постоянное сосредоточение большого количества людей на вокзалах, станциях и в пассажирских поездах. Пассажиры нередко перевозят при себе денежные средства, ценные вещи и иное имущество, что создает благоприятные условия для совершения имущественных преступлений.

- Сложности в противодействии преступности связаны также с высокой интенсивностью движения поездов и значительной протяженностью железнодорожных маршрутов. Сложное и постоянно происходящее перемещение пассажиров, грузов и транспортных средств затрудняет своевременное и качественное выявление правонарушителей, их задержание и

привлечение к ответственности в полном соответствии с требованиями установленных законом норм.

- Не редко бывает и такое, что именно железнодорожный транспорт используется для совершения преступлений по незаконному перемещению самых различных предметов и веществ. Развита широкая сеть транспортного сообщения и так званая "железная дорога" служит злоумышленникам удобным "транзитом" для перемещения наркотиков, оружия, боеприпасов, контрафактной продукции и обстоятельно других запрещенных предметов.

- Особого общественного внимания заслуживают преступления посягнувшие на безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта. Повреждение объектов инфраструктуры и подвижного состава и средств сигнализации и связи в состоянии привести к тяжким последствиям, включая крупные аварии, человеческие жертвы, разрушение транспортного сообщения и причинить крупный материальный ущерб.

- Отдельного обсуждения нуждается и вопрос обеспеченности технической защищенности объектов железнодорожного транспорта. Несмотря на принимаемые меры, отдельные объекты по-прежнему недостаточно оснащены современными системами видеонаблюдения, контроля доступа, досмотровым оборудованием и средствами обнаружения запрещенных предметов. Это существенно осложняет предупреждение и пресечение противоправной деятельности.

- В общем массив преступность на направлениях как железнодорожного транспорта, так и автомобильного является сложным социально-правовым феноменом, вызванным как общими криминальными процессами, так и специфическими свойствами деятельности транспортной отрасли. Она представляет собой совокупность преступлений, совершаемых на объектах железнодорожной инфраструктуры, в подвижном составе, а также при осуществлении перевозочной деятельности.

- Анализ структуры данной преступности показывает, что наиболее распространенными являются преступления против собственности, преступления, связанные с незаконным оборотом наркотических средств, а также деяния, посягающие на общественную безопасность и безопасность движения транспорта. При этом существенная часть таких правонарушений остается латентной, поскольку не все факты преступной деятельности своевременно выявляются и получают надлежащую правовую оценку.

Для эффективной борьбы с хищениями имущества пассажиров и другими преступлениями на объектах железнодорожной инфраструктуры необходимы срочные законодательные и организационные меры, разработка новых методик расследования, а также существенное материально-техническое оснащение правоохранительных органов и подготовка их сотрудников.

Профилактика преступности на объектах железнодорожной транспортной инфраструктуры по мнению ученых: «специфическая деятельность государственных, коммерческих, общественных органов и организаций,

отдельных граждан, которая взаимосвязана с профилактикой преступности в стране в целом, но имеет особенности, обусловленные спецификой железнодорожного транспорта, и направлена на выявление, устранение или нейтрализацию причин и условий» [14].

Ключевую роль в разрешении, изучении и предотвращении правонарушений на объектах и в пределах железнодорожной транспортной системы играет позитивное взаимодействие между прокуратурой, органами внутренних дел, военизированной охраной, а также специализированными группами и службами, ответственными за пассажирские, грузовые перевозки, управление и эксплуатацию железных дорог. Это сотрудничество принимает множество форм, включая:

а) Обмен информацией о текущей оперативной обстановке на охраняемых объектах, а также о лицах, потенциально связанных с криминальной деятельностью на железнодорожном транспорте. б) Проведение совместных операций для профилактики преступлений, обнаружения лиц без определенного места жительства и занятий, а также для поиска подозреваемых. в) Осуществление совместных проверок прибывающих грузовых составов на станциях, в том числе при осуществлении смешанных перевозок. г) Проведение совместного контроля за сохранностью грузов, хранящихся на складах и контейнерных площадках, контроль правильности производимых погрузочно-разгрузочных работ, контроль за соблюдением пропускного режима, а также анализ материалов служебных расследований по фактам утраты грузов.

Среди ученых юристов, занимающихся проблемами железнодорожного транспорта существует мнение, что результативность расследования преступлений, затрагивающих железнодорожную транспортную инфраструктуру, несомненно зависит от: «во-первых, тем, насколько следователь знает особенности своей работы, во-вторых, знаком ли он со способами совершения преступлений в условиях транспорта и, в-третьих, насколько своевременно и тактически правильно проводит он следственные действия, широко используя для этого помощь специалистов, как взаимодействует с работниками дознания транспортных и территориальных органов внутренних дел» [16, с. 14].

Итак, соответствующая высокоэффективная защита объектов транспортной инфраструктуры железных дорог возможна только при создании достаточно стабильной и ориентированной на риски модели работы правоохранительных органов. Эта модель должна строиться на превентивных принципах, использовании цифровых технологий и межведомственной координации, которая в своем целом служит цели гарантии защиты жизни и здоровья людей, сохранности объектов инфраструктуры и безопасности государства.

Анализ текущей криминогенной обстановки на объектах железнодорожного транспорта и выработанных контрмер указывает на то, что

нормальный уровень безопасности в данной области требует системного, многопланового и скоординированного по ведомствам подхода.

Уникальные характеристики железнодорожного комплекса, такие как его огромная измеримость, высокая концентрация ценных активов, значительный пассажирский поток и повышенные риски, накладывают как широкий спектр угроз, так и трудности их предотвращения и пресечения. Вдобавок, высокий уровень скрытых преступлений и организованность преступной деятельности предъявляют еще более жесткие требования к результативности работы правоохранительных структур.

Исходя из вышеизложенного, следует отметить. Общественная опасность таких деяний проявляется в угрозе общественной безопасности, которая в первую очередь затрагивает жизнь, здоровье и законные интересы граждан. Это связано с тем, что совершение указанных преступлений зачастую сопровождается другим тяжким правонарушением, влекущим за собой человеческие жертвы (покушения на жизнь и здоровье, разбой, вымогательство и прочее).

Обеспечение безопасности на объектах железнодорожной транспортной инфраструктуры составляет одно из ключевых и приоритетных направлений государственной политики в области защиты национальных интересов в контексте обладания конкретными правораздельными ресурсами, составными частями финансовой системы. Отметим, что залогом подобного вывода служит то, что железнодорожный транспорт относится к экономическим секторам, деятельность в которых имеет повышенный уровень риска и потенциальных угрозы безопасности государства.

Состояние и уровень преступности на объектах железнодорожной инфраструктуры обусловлены рядом криминологически значимых особенностей самого железнодорожного транспорта. Эти специфические характеристики делают его привлекательным для совершения противоправных действий.

Основные сложности при выявлении, предупреждении и расследовании преступлений на транспорте вносят специфика железнодорожного транспорта, характеризующаяся большой протяженностью путей сообщения, значительным количеством объектов инфраструктуры, высокой интенсивностью перевозок и наличием постоянного перемещения как пассажиров, так и грузов. Поэтому особенно актуально исследование комплексных криминологических исследований в данной области, направленных на изучение причин и условий совершения преступлений на железнодорожном транспорте, а также разработку эффективных мер их предупреждения.

В этой связи особую важность приобретает целенаправленное комплексное применение оперативно-розыскных мер, аналитических инструментов, контрольно-надзорных процедур, технических решений и профилактических мероприятий, реализуемых в плотном сотрудничестве с другими субъектами обеспечения транспортной безопасности. Лишь увязка данных направлений нацелена на переход от реакции на уже состоявшиеся правонарушения к системному их предупреждению.

1.2 Зарубежный опыт правового регулирования преступности на объектах железнодорожной транспортной инфраструктуры

Вопросы безопасности объектов железнодорожной инфраструктуры находятся под пристальным вниманием государства. Это объясняется тем, что транспортный сектор подвержен значительным рискам, угрожающим национальной безопасности, включая террористические акты и аварии.

Нормативно-правовые акты, касающиеся преступлений на объектах железнодорожной инфраструктуры, в разных странах демонстрируют вариативность подходов, обусловленную уровнем развития транспортных систем, структурой уголовного законодательства и актуальными угрозами государственной безопасности. Анализ международного опыта законодательства позволяет идентифицировать передовые практики, пригодные для интеграции в национальную правовую систему.

Обратите внимание на систему охраны правопорядка на железнодорожных объектах в странах с обширными транспортными сетями, таких как Соединенные Штаты Америки, Германия, Франция и Великобритания.

Протяженность железнодорожных и автодорог, трубопроводов, объем железнодорожных грузоперевозок - все эти величины сопоставимы, и они везде бесспорно максимальны в Соединенных Штатах Америки, так же как и грузопоток с пассажирским сообщением автомобильным и авиатранспортом. Здесь также наблюдается наиболее внушительный парк автомобилей и большое число аэропортов с самой высокой пропускной способностью.

В штатах Соединенных Штатов Америки транспортным компаниям дано право создавать собственные полицейские службы. Эти структуры заполняются активными агентами, имеющими право на расследование и задержание как в пределах функционирования железнодорожной сети, так и вне ее, но при условии получения на это необходимого разрешения от штата.

Безопасность железнодорожной инфраструктуры на территории Соединенных Штатов Америки обеспечивается посредством комплексной системы, которая предполагает скоординированную деятельность разнородных органов правопорядка, таких как службы общественной безопасности, автодорожный патруль, а также специализированные подразделения, включая железнодорожную, морскую и речную полицию.

Ярким примером является американский железнодорожный гигант «Amtrak». Эта компания наделена значительными полномочиями, в том числе правом привлекать к обеспечению безопасности на своих линиях сотрудников железнодорожной полиции, однако при этом она обязана соблюдать нормы действующего местного законодательства.

Согласно положениям Федерального закона 1990 года «О борьбе с преступностью», одной из ключевых функций служащих железнодорожной полиции представляется поддержание правопорядка в пределах их юрисдикции, в частности, в сферах, связанных с обеспечением защиты.

Кроме того, раздел 1992 Свода законов США относит к уголовно наказуемым деяниям террористические акты, совершенные на объектах железнодорожной транспортной инфраструктуры. Аналогично, статья 46502 того же Свода устанавливает ответственность за случаи угона летательных аппаратов и нападения на их экипажи.

Раздел 1704 этого закона утверждает, что: «... сотрудников, пассажиров или учредителей перевозчика. Также имущество, оборудование и сооружения, принадлежащие или используемые перевозчиком либо перемещаемое между штатами или в рамках внешней торговли, находящееся во владении перевозчика. И персонал, оборудование и материалы, перевозимые по железной дороге, которые критически важны для национальной обороны» [17].

Согласно Закону 1990 г. «О борьбе с преступностью» в функции сотрудников железнодорожной полиции входит защита:

- «- пассажиров, служащих, имущества, принадлежащего перевозчику; - инфраструктуры, материально-технической базы, принадлежащих на правах собственника в лице перевозчика или арендуемые им;
- товаров и активов, транспортируемых в пределах и между штатами, а также между другими странами;
- критически важных ресурсов и активов для национальной безопасности» [18, с. 32].

Кодексом США предусмотрена уголовная ответственность «за террористические акты и другие формы насилия в отношении железнодорожных перевозчиков и систем массового транспорта на суше, воде или в воздухе. К ним относятся широкий спектр противоправных деяний, включая: умышленное разрушение, поджог, подрыв или выведение из строя железнодорожного оборудования или транспортных средств массового транспорта; размещение биологических агентов, токсинов или взрывных устройств с намерением причинить вред или с грубой небрежностью по отношению к безопасности человеческой жизни; вмешательство в работу систем управления движением, диспетчерских центров или сигнализации на железнодорожных переездах. Наказания за такие преступления варьируются в зависимости от тяжести последствий: в случае если погибает человек, предусмотрено наказание вплоть до пожизненного лишения свободы или смертной казни; в иных случаях - значительные сроки лишения свободы и/или крупные штрафы» [19].

Германия располагает транспортной полицией (Bundespolizei), которая «... обладает четко очерченной юрисдикцией на объектах железнодорожного, воздушного и внутреннего водного транспорта, что подразумевает специализацию сотрудников по видам транспорта».

«Уголовный кодекс Федеративной Республики Германия (далее – УК Германии) детально регламентирует ответственность за преступления, совершаемые на объектах железнодорожной транспортной инфраструктуры. С этой категорией преступлений связан Раздел 28 «Общепасные наказуемые деяния» [19].

К ним можно отнести: «... различные виды поджогов, в том числе транспортных средств, повлекшие различные последствия (§306 - §306d), неправомерное воздействие на безопасность железнодорожного, водного, судового или воздушного транспорта (§ 315), небезопасное управление транспортом, в том числе в состоянии опьянения (§315a, §315c), опасное вмешательство в дорожное движение (§315b), участие в запрещенных автомобильных гонках (§315d), нападения на воздушный и морской транспорт (§ 316c)»» [20].

Во Франции лица, нарушающие нормальное функционирование транспортной системы, подвергаются административным взысканиям. Эти меры включают наложение штрафов, выдачу предписаний и временное задержание. Железнодорожная полиция (SNCF Police Ferroviaire) является одним из органов, уполномоченных применять такие санкции. Уголовная ответственность за деяния, угрожающие транспортной безопасности, четко регламентирована французским Уголовным кодексом (далее – УК Франции) и подтверждается другими нормативно-правовыми актами [21].

В частности, преднамеренные действия, выражающиеся в нападении или оказании сопротивления с применением физической силы, а равно насилие против сотрудников, обеспечивающих безопасность или бесперебойную работу аэропортов и подобных объектов при выполнении ими своих должностных обязанностей, подпадают под действие норм, регулирующих мятеж и вооруженное восстание (Раздел IV УК Франции). Этот раздел УК Франции рассматривает преступления, направленные против основ национальной безопасности, суверенитета и общественного порядка.

Статья 224-6 УК Франции также устанавливает ответственность за незаконный захват или установление контроля над воздушными и морскими судами, другими эксплуатируемыми транспортными средствами с пассажирами, а также стационарными платформами на континентальном шельфе. За совершение таких противоправных действий предусмотрено лишение свободы на срок до двадцати лет. Стоит отметить, что данные составы преступлений считаются формальными, поскольку для привлечения виновного к ответственности не требуется реального наступления каких-либо негативных последствий.

Транспортный кодекс Франции также предусматривает ответственность за уничтожение или повреждение объектов, обеспечивающих управление воздушным движением, навигацию, а также воздушных судов в пределах аэропортов. Помимо этого, кодекс регулирует наказание за создание препятствий воздушной навигации и полетам. Если такие действия привели к причинению вреда здоровью или смерти, ответственность наступает в соответствии с Транспортным кодексом Франции, предусматривающим наказание вплоть до пожизненного лишения свободы. Примечательно, что нападение или противодействие с применением насилия, а также применение насилия в отношении персонала, охраняющего или эксплуатирующего

аэропорты и аналогичные объекты, при исполнении ими своих служебных обязанностей, согласно той же статье, квалифицируется как мятеж или вооруженное восстание. Данные преступления французским законодателем отнесены к Книге IV УК Франции, посвященной преступлениям против нации, государства и общественного спокойствия [22].

Великобритания, как пионер железнодорожного транспорта, располагает обширной и развитой сетью железных дорог. Среди правовых актов, регулирующих вопросы безопасности на железных дорогах, является Директива Европейского парламента и Совета ЕС 2004/49/ЕС «О безопасности железных дорог Сообщества». Данным документом установлены «...единые требования к безопасности и ответственности участников железнодорожного транспорта, согласно которым субъекты, имеющие отношение к железнодорожному транспорту, в обязательном порядке гарантируют безопасность и контроль рисков в рамках осуществляемой ими деятельности» [23].

Особенно большую значимость для обеспечения транспортной безопасности представляет так называемая Британская транспортная полиция (British Transport Police, далее - БТП), являющаяся одной из форм Специальных полицейских сил Великобритании.

Юрисдикция БТП предоставляет права на железные дороги, доки, гавани, станции и вокзалы, метрополитены (как, к примеру, Лондонский), склады, гостиницы и другие здания транспортных учреждений, осуществляющих обычные полицейские функции. К числу важнейших законов, удостоверяющих полномочия полицейских БТП, принадлежит Закон 1984 года "О полиции и доказательствах в уголовных делах" (Police and Criminal Evidence Act 1984). Секция 1 указанного закона определяет общие полномочия констеблей по остановке и досмотру лиц, транспортных средств и т.п. И если констеблю необходимо выполнить обыск, то он вправе задержать лицо и / или транспортное средство (п. «b» ст.2 секции 1). Общее положение гласит, что «при наличии достаточных оснований подозревать, что будут обнаружены украденные или запрещенные предметы, констеблю предоставляется право досматривать человека или транспортное средство, или что-либо в транспортном средстве или на нем (разд. 3). Полицейский при осуществлении полномочий вправе производить досмотр лица и (или) транспортное средство без предварительного задержания. Перед началом досмотра констебль обязан назвать свои данные; название полицейского участка, к которому он прикреплен; объект предлагаемого поиска; основания досмотра» [24].

Правовые рамки, устанавливающие ответственность за противоправные действия, посягающие на объекты железнодорожной инфраструктуры, сформированы Уголовным кодексом Великобритании (УК Великобритании) и специализированным законом "О дорожном движении" (StVG). Следовательно, уголовное преследование за игнорирование правил безопасности на железнодорожных объектах выступает как фундаментальный аспект поддержания общей безопасности. Хотя различные юрисдикции имеют свои

системы наказаний, их действенность и степень проработанности могут значительно различаться.

Положительным моментом зарубежного уголовного права в отношении преступлений, связанных с дорожным движением, является применение спектра мер ответственности, выходящих за рамки простого заключения под стражу или денежных взысканий. Более того, составы преступлений, совершенных на объектах железнодорожной инфраструктуры, зачастую носят формальный характер, не требуя обязательного наличия конкретных негативных последствий для юридической квалификации деяния.

В Российской Федерации вопросами обеспечения безопасности на объектах железнодорожной инфраструктуры занимаются разнообразные государственные и частные организации. Основным государственным органом, осуществляющим контрольно-надзорные функции в данной сфере, являются транспортные органы внутренних дел.

Административно-правовое регулирование общественной безопасности на объектах железнодорожной инфраструктуры представляет собой: «комплексную совокупность норм, нацеленных на упорядочение общественных взаимодействий, сопряженных с обеспечением безопасности на объектах транспортной инфраструктуры железнодорожного сообщения. Данная система включает законодательные акты и нормы государственного управления, которые определяют административно-правовой статус субъектов транспортной безопасности (включая сотрудников транспортной полиции), их полномочия (функции) и методы деятельности, взаимодействие между ними, а также гарантируют необходимый уровень защиты этих отношений от противоправных посягательств, направленных на транспортные объекты и их инфраструктуру, под угрозой юридической ответственности».

Нормативно-правовая база, обеспечивающая безопасность на объектах железнодорожной инфраструктуры, состоит из актов Министерства внутренних дел РФ, регулирующих деятельность правоохранительных органов на транспорте в контексте поддержания общественной безопасности.

Важную роль в системе правового регулирования безопасности на объектах железнодорожной инфраструктуры в России также играет Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (КоАП РФ), равно как и Уголовный кодекс Российской Федерации (УК РФ) [26].

В Республике Узбекистан на Главное управление по обеспечению безопасности на транспорте Министерства внутренних дел Узбекистана возложены задачи по обеспечению безопасности на объектах железнодорожной инфраструктуры.

В качестве основных задач данной структуры министерства внутренних дел Узбекистана выступают:

«- координация деятельности по охране общественного порядка, профилактике правонарушений и борьбе с преступностью на объектах метрополитена, железнодорожной и воздушно-транспортной инфраструктуры;

- эффективное обеспечение безопасности передвижения пассажиров, целостности и сохранности товарно-материальных ценностей, перевозимых на железнодорожном и воздушном транспорте;

- организация своевременного выявления и пресечения террористических угроз, фактов незаконного оборота наркотических средств, их аналогов, психотропных веществ и их прекурсоров, огнестрельного оружия, боеприпасов, взрывчатых, радиоактивных, ядовитых, сильнодействующих и отравляющих веществ на объектах транспорта;

- осуществление с использованием современных информационно-коммуникационных технологий централизованного скоординированного управления обеспечением общественной безопасности на объектах железнодорожной транспортной инфраструктуры» [27].

Таким образом, нормативно-правовые акты, касающиеся преступлений на объектах железнодорожной инфраструктуры, в разных странах демонстрируют вариативность подходов, обусловленную уровнем развития транспортных систем, структурой уголовного законодательства и актуальными угрозами государственной безопасности. Анализ международного опыта законодательства позволяет идентифицировать передовые практики, пригодные для интеграции в национальную правовую систему.

За нарушение правил безопасности на объектах железнодорожной транспортной инфраструктуры предусматривается уголовная ответственность как основное средство обеспечения безопасности. В каждой из исследованных стран имеется система наказания, причем эффект и качество ее значительно варьируют.

Позитивной особенностью зарубежного уголовного законодательства, касающегося нарушений на транспорте, является применение разнообразных мер наказания, выходящих за рамки лишения свободы и штрафов. Более того, составы преступлений, совершенных на объектах железнодорожного транспорта, часто формулируются как формальные, не требуя в качестве обязательного элемента наступления каких-либо последствий. Такой подход мог бы быть полезен для законодателей при разработке составов преступлений.

Зарубежный опыт регулирования преступности на объектах железнодорожной инфраструктуры демонстрирует формирование комплексных и институционально развитых моделях обеспечения безопасности, объединяющих уголовно-правовые, административные и организационные меры.

Изучение практики таких стран, как США, Германия, Франция, Великобритания и некоторых стран СНГ, выявляет, что устойчивое обеспечение транспортной безопасности достигается благодаря специализации правоохранительных органов (например, транспортной полиции), расширению их полномочий, активному применению предупредительных мер, а также внедрению современных технологий и межведомственному взаимодействию.

Особое внимание в зарубежных правовых порядках уделяется криминализации общественно опасных деяний на транспорте с формальными составами преступлений, что позволяет привлекать к ответственности независимо от наступления последствий и тем самым усиливает превентивную функцию уголовного закона.

В этой связи представляется целесообразным использование отдельных элементов зарубежного опыта в национальной практике, в том числе в части развития специализированных подразделений, совершенствования уголовно-правовых конструкций и усиления риск-ориентированного подхода к обеспечению безопасности, что в совокупности позволит повысить эффективность противодействия преступности на объектах железнодорожной транспортной инфраструктуры.

1.3 Уголовно-правовая характеристика правонарушений, совершаемых на объектах железнодорожной транспортной инфраструктуры

Правовое регулирование преступности в сфере безопасности железнодорожного транспорта имеет сложную многоуровневую структуру. В работе используются нормативные правовые акты, обладающие высшей юридической силой, определяющие права, обязанности и ответственность определенных категорий работников, служащих, руководящего состава, задействованных в этой сфере (законы, указы Президента РК, Постановления Правительства РК), документы органами государственного управления, уполномоченными (ведомственный уровень) издавать акты, регламентирующие технические и процедурные аспекты, а также документы межведомственного характера (совместные приказы, положения, распоряжения и пр.).

Введение нового Уголовного кодекса Республики Казахстан в 2014 году внесло изменения в порядок привлечения к ответственности за нарушения в сфере перевозок. Так, в УК РК введен новый вид деяний — «уголовные проступки», вследствие чего глава кодекса, описывающая транспортные нарушения, подверглась переструктурированию и переименованию [27]. Законодателем дана более точная трактовка транспортной деятельности, а также определены объекты и действия, подпадающие под действия уголовно-правового регулирования. Необходимо отметить, что введение нововведений позволило более точно интерпретировать нормы уголовного права, что, в свою очередь, уменьшило правовую неопределенность.

Ввиду многообразия уголовных правонарушений, совершаемых на объектах железнодорожной транспортной инфраструктуры, весь массив преступности на этом виде транспорта целесообразно классифицировать по отдельным категориям.

«1) уголовные правонарушения, характерные для объектов железнодорожной транспортной инфраструктуры, обусловленные его спецификой - ст. ст. 344, 348, 350, 351, 353 УК РК;

Например, приказом начальника Астанинской дистанции пути филиала

акционерного общества «Национальная компания Қазақстан темір жолы» - «Акмолинское отделение магистральной сети» (далее – Астанинская дистанция пути) от 9 января 2023 года за №15 Н. назначен на должность монтера пути 6 разряда линейного участка №29 производственного участка №7, перегона «Аршалы-Анар».

Приказом начальника Астанинской дистанции пути от 21 декабря 2021 года за №1151 Скорюков С.И. назначен на должность монтера пути 5 разряда линейного участка №29 производственного участка №7, перегона «Аршалы-Анар».

В соответствии с должностной инструкцией, монтер пути 6 разряда Нуртазин Б.А. обязан обладать глубокими знаниями фундаментальных правил и инструкций, касающихся организации движения поездов и маневровых операций. Это включает в себя понимание систем сигнализации на железнодорожных путях Республики Казахстан, правил обеспечения безопасности движения при выполнении путевых работ, а также принципов устройства, монтажа, содержания и ремонта бесшовных рельсовых путей. Ему также необходимо разбираться в устройстве, оборудовании и обслуживании железнодорожных переездов. Кроме того, Нуртазин Б.А. должен добросовестно выполнять распоряжения руководства, соблюдать законодательство Республики Казахстан, предписания государственных органов, решения Единственного акционера и прочие корпоративные документы. Его прямая обязанность — гарантировать безопасность следования поездов на закрепленном за ним участке. В случае обнаружения неисправностей, представляющих угрозу, он должен оперативно регулировать скорости движения поездов в соответствии с фактическим состоянием пути или сооружений, либо вводить ограничения или закрывать участок для движения. Обо всех инцидентах он обязан незамедлительно информировать поездного диспетчера, дежурного по станции, диспетчера ПЧ, начальника или его заместителя, а также немедленно принимать меры по устранению выявленных проблем. Он также отвечает за соблюдение технологических норм и правил при текущем содержании пути, непосредственно организует путевые работы на своем участке, руководствуясь инструктивными документами. Нуртазин Б.А. обучает менее квалифицированных монтеров передовым методам труда, правилам эксплуатации механизмов и инструмента, экономному расходованию материалов, добиваясь высокого качества выполняемых работ.

Нуртазин Б.А. несет полную персональную ответственность, в том числе за нарушение законодательства Республики Казахстан, внутренних нормативных актов Общества и за точность предоставляемой информации.

16 ноября 2023 года, примерно в 08:20, светофор №10 на 573-м километре, пикете №9 перегона «Аршалы-Анар» Аршалынского района Акмолинской области, подал ложный красный сигнал, свидетельствующий о занятости пути. Согласно пункту 13 Инструкции по сигнализации на железнодорожном транспорте, данный сигнал означает для всех приближающихся поездов

категорический запрет на дальнейшее движение («Стой!»).

В тот же день, около 09:30, для выяснения причин неисправности и ее устранения, на указанный перегон прибыли монтер пути Нуртазин Б.А. и электромеханик Лищенко Ю.В. В ходе осмотра пути на 575-м километре, пикете №9, они обнаружили остродефектный рельс с поперечным изломом на правом наружном пути. Согласно «Правилам классификации и учета дефектных, остродефектных рельсов и металлических частей стрелочного перевода», утвержденным приказом АО «НК «КТЖ» от 9 января 2019 года №13-ЦЗ, данный дефект классифицируется как острый (код 71.1-2 или 21.1-2) – поперечные изломы, возникшие из-за поперечной трещины, развившейся от внутренней или наружной продольной трещины контактной усталости, или продольной горизонтальной/вертикальной трещины в головке после выработки гарантийного тоннажа.

Пункты 67 и 68 «Правил устройства, укладки, содержания и ремонта бесстыкового пути», утвержденных приказом АО «НК «КТЖ» от 6 марта 2020 года №154-ЦЗ, предписывают, что при обнаружении в рельсовой плети опасного дефекта необходимо незамедлительно принять меры по его устранению и восстановлению целостности пути для обеспечения безопасного пропуска поездов.

Восстановление плетей производится в один, два или три этапа (в случае вертикального излома плети) включающих: краткосрочное, временное и окончательное восстановление плети сваркой с восстановлением, при необходимости, температуры закрепления плети на участке производства работ.

Отмечаются также случаи краткосрочного восстановления железнодорожного полотна при значительных повреждениях для обеспечения пропуска нескольких поездов. В месте повреждения устанавливаются шестидырные накладки, сжатые со струбцинами. Скорость движения поездов на таком участке не должна быть более 25 км/час.

Кроме того, согласно пункта 54 Правил текущего содержания железнодорожного пути, утверждённый приказом заместителя Председателя Правления АО «НК «КТЖ» от 10 июня 2022 года за №435-ЦЗ (далее – Правила № 435-ЦЗ) по рельсам с поперечным изломом или выколом части головки без принятия специальных мер пропуск поездов не допускается.

Если поезд остановлен у лопнувшего рельса (полный отказ), по которому согласно заключению бригадира или монтера пути не ниже 5 разряда, а при его отсутствии – машиниста возможно пропустить поезд, то по нему разрешается пропустить только один поезд со скоростью не более 5 км/час.

При поперечном изломе рельсовой плети бесстыкового пути, допускается концы плети соединить шестидырными накладками, сжатыми струбцинами.

Установив данный дефект пути, 16 ноября 2023 года около 09 часов 32 минут Н. по мобильной связи сообщил заместителю начальника Астанинской дистанции пути Ерсултанову Б.Н. об обнаружении излома рельсовой плети, который в свою очередь с целью обеспечения безопасного движения поездов,

руководствуясь пунктами 67, 68 Правил № 154-ЦЗ, поручил Нуртазину Б.А. устранить обнаруженный дефект, путем наложения накладок со струбцинами, после чего поручил ограничить скорость движения поездов по данному участку не более 25 км/час, с последующей неотложной заменой изломанного рельса.

Не имея возможности устранить выявленный дефект из-за отсутствия необходимых запчастей и ресурсов, но осознавая критическую угрозу для безопасности движения поездов, гражданин Н., в силу своих служебных обязанностей и занимаемой должности, будучи ответственным за соблюдение Правил безопасности движения поездов, а также за достоверность передаваемой информации, в процессе телефонного разговора с руководством (в лице Ерсултанова Б.Н.) сознательно предоставил ложные сведения. Он утверждал, что неисправность рельсовой плети будет временно устранена путем установки накладок со струбцинами. В результате этой дезинформации поездной диспетчер Ильмеев А.Ю. разрешил движение поездов по данному участку, установив ограничение скорости в 25 км/ч.

Н., обязанный провести неотложные и срочные ремонтные работы, включая замену поврежденного рельса непосредственно на месте обнаружения излома, грубо проигнорировал требования вышеуказанных норм безопасности железнодорожного транспорта. Являясь старшим монтером пути (по разряду), он около 09:49, стремясь активировать зеленый сигнал светофора №10, разрешающий проезд поездов, без фактического восстановления рельсовой плети, поручил монтеру пути 4 разряда Боровскому А.Л. соединить поврежденный рельс с помощью металлического соединителя (перемычки/провода). Это действие восстановило целостность рельсовой плети, что привело к изменению сигнала светофора с красного на зеленый.

На том же участке Н., движимый чрезмерной самоуверенностью и предчувствуя возможность возникновения общественно опасных последствий, прекрасно осознавая реальную угрозу безопасности движения поездов, не предпринял мер по сигнализации об опасных участках и не остановил движение. Таким образом, он нарушил требования пункта 81 «Инструкции по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ» утвержденной приказом и.о. первого заместителя Председателя Правления АО «НК «КТЖ» от 20 мая 2021 года №378-ЦЗ (далее – Инструкция № 378-ЦЗ), согласно которой каждый работник железнодорожного транспорта, связанный с движением поездов или обслуживанием магистральных путей, в случаях, угрожающих жизни и здоровью людей или безопасности движения, должен подавать сигнал остановки поезда или маневрирующего состава и принимать другие меры к их остановке. При обнаружении неисправности сооружений или устройств, создающих угрозу безопасности движения или загрязнения окружающей среды, работники железнодорожного транспорта должны немедленно сообщить об этом дежурному, оградить опасный участок и принять меры по ликвидации неисправности.

Н. продолжая нарушение установленных Правил безопасности движения

по замене изломанного рельса, отметил метку от места дефекта на расстоянии 1,65 метров в одну сторону, и на расстоянии 5,34 метров в другую сторону, которые подлежали резке с последующей заменой изломанного рельса и поручил Скорюкову С.И. подготовиться к замене изломанного рельса.

В свою очередь Н. являясь старшим среди всех монтеров пути, нарушая технологию работ по замене рельсов, имея реальную возможность связаться с поездным диспетчером или дежурным по станции для остановки движения поездов, путем получения технологического окна, при помощи использования альтернативных средств связи, обязанным выполнению требований действий при обнаружении дефектов, не истребовав технологическое окно и не приняв мер по самостоятельному закрытию перегона, намеренно покинул вышеуказанное место и направился на станцию Анар, расположенное на расстоянии 10 км.

Вследствие грубого нарушения технологического процесса выраженные в действиях Н. были повреждены 50 метров железнодорожного пути с причинением материального ущерба филиалу АО «НК «КТЖ» - «Акмолинское отделение магистральной сети» на сумму 347 852,08 тенге, без учета НДС.

2) уголовные правонарушения, не обусловленные спецификой железнодорожного транспорта, в зависимости от их распространенности на следующие подгруппы:

- а) уголовные правонарушения, против собственности;
- б) уголовные правонарушения в сфере экономической деятельности;
- в) уголовные правонарушения против личности;
- г) уголовные правонарушения против здоровья населения и общественной нравственности;
- д) уголовные правонарушения против общественной безопасности» [28].

Объективная сторона уголовного правонарушения выражается в действии (например, намеренное отключение тормозной системы транспортного средства, выведение из строя диспетчерскую связь) или бездействии (невысталивание, несвоевременное выставление сигналов сцепления, отсутствие подачи предупредительного сигнала и пр.), равно как и пассивное невыполнение установленных правил. Таким образом, для признания деяния уголовным правонарушением на железнодорожном транспорте, оно должно обладать следующими признаками:

- факт деяния, выражающийся в действии или бездействии;
- факт нарушения конкретных установленных правил безопасности;
- наличие умышленной формы вины, когда действие происходит намеренно, с осознанием неправомерности совершаемых действий.

Правила безопасности, нарушение которых влечет уголовную ответственность, представлены иерархией нормативных правовых актов: УК РК, законы, постановления Правительства РК, приказы и инструкции ведомственного характера [29, с. 126]

Объективная сторона уголовных правонарушений в сфере железнодорожного транспорта требует существования описания состава

преступления, то есть, что именно (какие действия или бездействие) является уголовно наказуемым деянием с фактической стороны.

Субъективной стороной уголовно наказуемых деяний, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспорта, является проявление небрежности или самонадеянности без желания причинения вреда, т.е. преступная халатность. Здесь из общего правила «выпадают» такие статьи УК РК, как 305 и 306, где вина по приведению транспорта в негодность, захват транспорта, является умышленной. Если в ходе проведения следственных действий установлено умышленное причинение вреда жизни, здоровью или имуществу с использованием в качестве инструмента причинения вреда транспортных средств, то данное противоправное деяние подпадает под действие общих статей об умышленных преступлениях (убийство, вред здоровью, уничтожение имущества) и не может быть квалифицировано как «транспортное преступление».

Уголовная ответственность за выведения из строя транспортных средств, приведение их в негодность или отключения наступает с 14 лет (общий возраст уголовной ответственности в соответствии с уголовным законодательством — 16 лет). Определение возраста производится на день непосредственного совершения преступления. Пониженный возраст наступления уголовной ответственности является маркером высокой общественной опасности таких деяний. Необходимо подчеркнуть, что трактовка «понятие транспортных преступлений», действующая в УК РК, подчеркивает, что данные противоправные деяния не являются опасными сами по себе, а посягают на жизнь, здоровье и имущество участников движения в процессе управления или эксплуатации транспорта.

Так, по приговору суда гр. Т. признан виновным в совершении уголовного правонарушения, предусмотренного ч. 2 ст. 344 УК РК, и назначено ему наказание в виде лишения свободы сроком на 2 (два) года, с лишением права заниматься деятельностью, связанной с безопасностью движения на водном (морском) транспорте сроком на два года, с отбыванием наказания в учреждениях уголовно-исполнительной системы минимальной безопасности.

Из обстоятельств дела Т. находясь в акватории Капшагайского водохранилища с базы отдыха «Алтын Алма» расположенного по адресу: город Қонаев, дачный кооператив «Алтын Алма», улица Вишневая, №18, в нарушение требований подпункта 1) пункта 10 Правил пользования маломерными судами и базами (сооружениями) для их стоянок от 27 марта 2015 года (далее – Правила), выразившегося в несоблюдении требований пассажировместимости на маломерное судно (прогулочный катер марки «Pelds307F707»), принадлежащий ему на праве собственности и зарегистрированный в судовой книге – АЛК-2019, принял на борт пассажиров в количестве 8-9 человек для экскурсионной поездки.

Согласно судовому билету - AL0228 от 5 апреля 2022 года пассажировместимость данного прогулочного катера, с учетом судоводителя составляет 7 пассажиров. Из принятых на борт 8-9 пассажиров, трое

расположились на сиденьях, установленных на борту судна, возле водительского кресла. Остальные не установленные следствием пассажиры в количестве 5-6 человек, при движении расположились в носовой части катера на мягких лежаках, предназначенных для принятия солнечного загара, что значительно ограничивала видимость для Т. при движении.

Несмотря на это, Т. при ограниченной видимости, включив музыку поплыл в сторону выполненного в виде замка белого дома, расположенного на побережье Капшагайского водохранилища возле автодорожного моста.

При этом, Т., будучи осведомлённым, что поблизости в воде на средствах для плавания находились купающиеся, в условиях ограниченной видимости, с включенной громкой музыкой на борту, без соблюдения мер предосторожности, пренебрегая правилами пользования маломерными судами, резко увеличивая скорость, начал движение вперед по направлению вышеуказанных купающихся лиц в воде.

Кроме того, Т. понимая, что помимо расположенных в носовой части пассажиров в количестве 5-6 лиц, видимость также ограничивалось тем, что на улице начало темнеть, допустив при этом небрежность, не предвидел возможности наступления общественно опасных последствий своих действий, хотя при должной внимательности и предусмотрительности должен был и мог предвидеть эти последствия, проплыв некоторое расстояние с приподнятой носовой частью катера, не услышав крики и подающих сигналов со стороны вышеуказанных лиц, находящихся в воде, совершил наезд на Б., который в свою очередь прямо по направлению катера сидя в носовой части своего двухместного плавучего средства, не успел спрыгнуть в воду и избежать столкновения, тем самым попал под винты мотора катера.

Вследствие наезда катера, Б. получил множество различных тяжких телесных повреждений и скончался по дороге при дальнейшей его транспортировке в городскую многопрофильную больницу города Қонаев.

В числе наиболее действенных инструментов борьбы с преступностью выделяют средства уголовного права (создание и применение закона, наказание преступника), которые прямо или косвенно призваны снизить общий объем преступных деяний, повысить качество методов расследования и назначения справедливого наказания. В последнее время учеными-исследователями, специалистами в области уголовного права предложено. Некоторые из них являются ценными, заслуживающими быть услышанными законодателем.

Многими авторами указывается на непродуманность шага законодателя по декриминализации причинения средней тяжести вреда здоровью по неосторожности. Так, по мнению М.М. Колчина: «... данное решение принято без учета важных обстоятельств, без понимания последствий. Более того, ученный считает, что при текущей редакции законодательной нормы опасность нарушения правил на железнодорожном транспорте значительно занижена в виду отсутствия полной картины произошедшего. В соответствии с ныне действующим УК РК под тяжким вредом здоровью одного человека понимается

причинение крайне тяжелого, это значит уголовно наказуемого, вреда. А вред здоровью средней степени тяжести такой уголовной наказуемости себе не несет. Таким образом, уголовная ответственность за средний вред не неосторожности, должна быть включена в УК РК [30].

Однако стоит отметить, что возврат уголовной ответственности за средний вред, скорее всего, не позволит решить проблему кардинально: предупредительный эффект просто будет сведен к нулю ввиду особенностей неосторожности как формы вины. Иными словами, у человека в момент нарушения отсутствуют какие-либо мысли о возможных последствиях, таких как причинение вреда здоровью, получение травм пассажирами и пр. То есть, страх перед уголовной ответственностью не срабатывает, когда человек не видит последствий и никакая угроза наказания не может его остановить. Возврат в УК наказания за средний вред только лишь позволит осуществить карательную функцию, не более того.

Одним из самых острых и требующих немедленного понимания вопросов является проблема нечетко прописанной в законе формы вины. Абсолютно очевидным является то, что осознанное причинение вреда объектам транспортной инфраструктуры, умышленное приведение их в негодность является гораздо более опасным для общества, чем те же самые действия, совершенные по неосторожности, нечаянно, без умысла. Соответственно и наказание в данном случае должно быть разным. Кроме того, норма, прописанная в ст. 350 УК РК, дает возможность по-разному квалифицировать противоправное деяние, тем самым, лишь усиливая противоречия правоприменения.

В существующих реалиях явно назрела необходимость не просто изучения вопроса, но и принятия решения по дифференциации уголовной ответственности, исходя из формы вины — умысла или неосторожности. Рядом ученых, представляющих уголовно-правовую науку, предложена идея создания определенных транспортных преступлений, уголовная ответственность за которые наступает уже за создание опасной ситуации, а не только за причинение фактического вреда здоровью или повлекших смерть, т.е. предложено создание специальных составов преступлений, где противоправное деяние считалось бы оконченным уже с момента создания опасности, а не только после наступления фактического вреда.

С точки зрения С.В. Проценко преступная деятельность, подпадающая под действие ст. 350 УК РК (порча, разрушение, выведение из строя транспортных средств или путей сообщения), является преступлением с «отдаленным» преступным результатом, когда между действием и последствием существует разрыв по времени или в причинно-следственной цепочке, т.е. главный вред наступает не моментально на момент порчи, а несколько позже. Автором последствия разделяются на две основные группы: наступающие сразу и наступающие потом. К первой группе относится порча, выведения из строя транспортных средств (поезда, вагоны, локомотивы), путей сообщения (рельсы,

шпалы, стрелочные переводы), средства сигнализации и связи, а также прочее оборудование, обеспечивающее работу железнодорожного транспорта. К отдаленным же последствиям С.В. Проценко относит получение травм и вреда здоровью, либо причинение крупного ущерба [31, с. 135].

М.М. Колчин же, напротив, не согласен с точкой зрения, предполагающей замену реальных последствий на угрозу наступления таких последствий, когда наказание наступает за создание опасности, даже если реальный вред не нанесен. Железнодорожный транспорт представляет собой классический источник повышенной опасности, использование которого создает потенциальную опасность для окружающих, даже при условии строгого соблюдения правил и мер предосторожности. М.М. Колчиным приводятся следующие доводы:

«- в случае квалификации угрозы в качестве признака преступления, любой машинист, управляющий поездом, самым этим фактом создает угрозу, так как поезд всегда сопряжен с опасностью. Следовательно, критерий угрозы значительно размывает границы преступления;

- в уголовном праве отсутствует четкое и однозначное определение термина «угроза», данный факт вызывает значительные диспуты. На данный момент не определены признаки, по которым угрозу можно отнести к преступлению, а не рассматривать ее как лишь нарушение. Введение «угрозы» в статьи значительно усложнит работу следователей и судей в вопросе правоприменения в виду ее расплывчатости» [30, с. 155].

В некоторой степени можно с данным мнением можно согласиться, а именно с тем, что сам по себе поезд, как источник повышенной опасности, уже создает потенциальную угрозу. Однако, является бесспорным существование двух типов поведения — законного, выражающегося в соблюдении правил и незаконного, подразумевающего нарушение правил. В случае нарушения правил, субъектом создается реальная опасность возникновения аварии, тогда как потенциальная угроза связана лишь с самим фактом использования железнодорожного транспорта. По мнению М.М. Колчина касательно размытого понятия термина «угроза», считаем, что данный аргумент является несостоятельным. Доказательством тому служат многочисленные научные исследования в области вопроса о «составах поставления в опасность» с четко определенными позициями, определениями и подходами. В настоящий момент закон в сфере транспортной безопасности уже оперирует понятием «угроза» и рассматривает ее как самостоятельное основание для вмешательства и охраны. Следовательно, и в уголовном праве данный подход может быть применен.

Таким образом, считаем целесообразным переконструировать ст. 344, ст. 348 и ст. 350 УК, чтобы преступление считалось завершенным уже с момента создания опасной ситуации, а не с момента нанесения реального вреда или убытка. В случае же наступления такового (травмы, летальный исход, ущерб в крупном масштабе) оно должно квалифицироваться как отягчающее обстоятельство, что предусматривает более строгое наказание. Внесение предложенных изменений в УК РК облегчит понимание определения формы

вины. Классический состав потребителя подразумевает наличие косвенного умысла, когда лицо должно осознавать, что нарушает правила своим поведением и не желая создает возможность создания опасности, приводящей к причинению тяжкого вреда здоровью, смерти, ущерба весьма крупного масштаба.

Также необходимо полагать, что предложенные последствия позволят решить одну из важнейших задач: у судов появляется возможность проверки осознанности действий лица в части нарушения правил безопасности, что сведет к минимуму случаи квалификации действий по неосторожности как намеренного умысла и наоборот. К таким лицам могут быть отнесены диспетчеры, сотрудники ремонтных бригад и пр. Для привлечения виновного лица к ответственности будет достаточным самое создание опасности, даже если реальный вред или ущерб не был причинен. Следственные органы и суды не столкнутся с чем-то новым: действия, ранее квалифицируемые как преступления, останутся наказуемыми, но будет относиться не к основному составу, а к отягчающему, более тяжкому. Таким образом, новое не будет отменять старое, а лишь появится дополнительная возможность применения наказания уже за создание опасности.

Наиболее часто встречающимися преступлениями, в результате которых наносится вред железнодорожным объектам (пути, станции, депо, мосты и пр.) являются действия, связанные с нарушением правил безопасности движения или эксплуатации железнодорожного и иных видов транспорта (речной, морской, воздушный). Данный вид противоправных деяний регламентируется ст. 344 УК РК. Под действие данной статьи подпадает конкретное должностное лицо — специальный субъект, в обязанности которого входит строгое и неукоснительное соблюдение названных правил (машинисты, диспетчеры, сотрудники ремонтных служб, дежурные по станции и пр.).

Преступление напрямую посягает на охраняемые законом общественные отношения между людьми по поводу безопасности, возникающие ввиду необходимости защиты объектов транспорта от внутренних опасностей (проезд машиниста на запрещающий сигнал, некачественное закрепление рельс, подача неверной команды диспетчером и пр.). Уголовное наказуемое деяние заключается в нарушении правил на объектах железнодорожной транспортной инфраструктуры, регламентированных соответствующими нормативными правовыми актами, подзаконными актами (специальные правила эксплуатации и соблюдения безопасности, технические регламенты, приказы, инструкции) [6].

При условии невыполнения возложенных задач по обеспечению сохранности при исполнении (использовании) транспортных требований, к ответственности могут быть привлечены те физические лица, которые по статусу являются собственниками объектов транспортной инфраструктуры либо транспортных средств. Кроме этих лиц, субъектами невыполнения предписаний об обеспечении транспортной безопасности при транспортном движении (эксплуатации) может выступать арендатор, лизингополучатель, лицо, которому имущество передано в аренду, т.е. лица, использующие имущество на законном

основании, а также лица, взявшие на себя обязательство по перевозке пассажиров или грузов до конечного пункта назначения. Вышеуказанные лица должны быть уполномочены на исполнение обязанностей посредством документально закрепленных обязанностей в должностных инструкциях, приказе, ином внутреннем акте с привязкой к конкретному объекту, т.е. реально наделены полномочиями и ответственностью [32].

Считаем целесообразным провести анализ еще одного состава преступлений, регламентируемых ст. 348 УК РК, предусматривающая ответственность за ремонт транспортных объектов ненадлежащего качества. В данном случае преступление посягает на отношения между людьми, возникающие по поводу обеспечения технических аспектов безопасности объектов транспортной инфраструктуры. При подозрении на некачественный ремонт правоприменителю необходимо ответить на следующие вопросы:

1. Проводились ли все необходимые работы согласно установленным техническим регламентам, стандартам, нормам, инструкциям.

2. В случае отступления от обозначенных документов, существовала ли реальная уважительная причина, как аварийная ситуация, техническая неисправность, стихийное явление.

3. Была ли проведена оценка качества проделанной работы лицом, непосредственно осуществляющим ремонт, либо его непосредственным руководством, в ходе чего был установлен факт безопасности отремонтированного объекта.

Очевидным является и то, что при решении данных вопросов, ввиду отсутствия достаточной квалификации, правоприменителем должны учитываться заключения соответствующих профильных экспертов именно по виду оборудования, которое подлежало ремонту. Это обеспечит процессуальную гарантию объективности.

Как отмечают ученые: «Лицо, которое может быть привлечено к ответственности по ст. 348 УК РК за недоброкачественный ремонт путей сообщения, средств сигнализации или связи либо иного транспортного оборудования, может быть любое вменяемое лицо, достигшее определенного возраста (общий субъект). Таким образом, чтобы привлечь к ответственности, нет необходимости обладания специальным статусом работника транспорта, достаточно факта, что лицо производило ремонт. Однако несмотря на общий субъект, существуют два обязательных условия для привлечения к ответственности: наличие достаточных доказательств реального производства ремонта и обязательств выполнения ремонтных работ надлежащим образом, что прописано и зафиксировано в соответствующем документе (должностная инструкция, трудовой договор, договор гражданского-правового характера и иные документы)» [33, с. 154].

Проведенный анализ всех элементов состава преступления, квалифицируемого ст. 348 УК РК, показал, что действующая редакция данной

статьи является неполной, а лишь обеспечивает безопасность только в отдельных аспектах.

Так, например, существует прямое указание на безопасность путей сообщения (рельсов), средств сигнализации (светофоров) и связи (радиостанции). Частичное указание — в отношении безопасности тормозной системы, автоматических стрелочных переводов, системы диспетчерской централизации. Безопасность же информационных систем управления движения не обозначена вовсе.

Таким образом, статье 348 УК РК не охвачены все возможные объекты, некачественный ремонт которых может повлиять на транспортную безопасность. Для исправления выявленной неполноты нами предлагается внесение изменения в текст действующей статьи, а именно словосочетание «иное транспортное оборудование» заменить на более универсальное «иные элементы транспортной системы», что позволит расширить сферу действия статьи и привлекать к ответственности за некачественный ремонт прочих компонентов, которые влияют на общую безопасность.

Также целесообразным представляется проведение анализа состава преступления, заключающегося в умышленном выводе из строя транспортных объектов (светофоров, рельсов, связи и пр.), подпадающего под действие ст. 350 УК РК, поскольку данный состав является не второстепенным, а центральным для защиты транспортной безопасности. Непосредственным объектом преступления выступают отношения между людьми по поводу безопасности, возникающие для защиты объектов транспорта от внешних угроз. Ключевое отличие от ст. 344 и ст. 348 состоит не во внутренних ошибках, совершаемых работниками или сотрудниками ремонтных служб, а в угрозах извне — террористические акты, диверсии, вандализм и прочие умышленные действия посторонних лиц.

Следует подчеркнуть, что речь здесь идет именно об активном поведении, а не о бездействии, в результате которого объект транспортной инфраструктуры меняет свое состояние и утрачивает изначальные качества, необходимые для его нормального функционирования. К таким активным действиям можно отнести:

- Разрушение. Является наиболее тяжелым способом, когда имущество является безвозвратно утраченным.

- Повреждение. Менее тяжким, чем разрушение, способом приведения в негодность является невозможность использования объекта ввиду частичной или полной утраты им своих функциональных возможностей, тем не менее, поддающихся восстановлению в результате ремонта.

- Блокирование. Наряду с разрушением и повреждением, могут быть предприняты действия, мешающие работе транспорта, однако не предполагающие поломку оборудования. Блокирование не портит имущество, оно остается исправным и целым, однако не может быть функционально использовано из-за возникших препятствий. Несмотря на то, что формально

имущество не страдает, блокирование может быть не менее опасно, чем повреждение.

Исходя из общего правила, вина, указанная в ст. 350 УК РК, является неосторожной, когда лицо не хотело наступления последствий, но по своей небрежности или легкомыслию допустило их. Сам акт приведения в негодность может носить умышленный характер, а отношение к наступившим последствиям — неосторожным. Если тяжкие последствия отсутствуют, блокирование может быть не преступлением, а, например, административным правонарушением или же хулиганством.

Один из самых важных вопросов, возникающих у следственных органов или судов при квалификации преступления по ст.ст. 344, 348, 350 УК РК — разграничение смежных составов (ст.ст. 187, 188, 197, 264 УК РК). Неразграничение может привести к неверной квалификации или судебным ошибкам.

Анализ реальных уголовных дел, а также вынесенных по ним приговоров и постановлений, позволил сделать вывод, что при применении ст. 350 УК РК, зачастую главной проблемой является ответ на вопрос, есть ли в изучаемом деянии состав ст. 187 УК РК (умышленное уничтожение/повреждение чужого имущества).

Так, по приговору суда гр. Т. признан виновным в совершении уголовного правонарушения, предусмотренного ч. 2 ст. 344 УК РК, и назначено ему наказание в виде лишения свободы сроком на 2 (два) года, с лишением права заниматься деятельностью, связанной с безопасностью движения на водном (морском) транспорте сроком на два года, с отбыванием наказания в учреждениях уголовно-исполнительной системы минимальной безопасности.

Из обстоятельств дела Т. находясь в акватории Капшагайского водохранилища с базы отдыха «Алтын Алма» расположенного по адресу: город Қонаев, дачный кооператив «Алтын Алма», улица Вишневая, №18, в нарушение требований подпункта 1) пункта 10 Правил пользования маломерными судами и базами (сооружениями) для их стоянок от 27 марта 2015 года (далее – Правила), выразившегося в несоблюдении требований пассажировместимости на маломерное судно (прогулочный катер марки «Pelds307F707»), принадлежащий ему на праве собственности и зарегистрированный в судовой книге – АЛК-2019, принял на борт пассажиров в количестве 8-9 человек для экскурсионной поездки.

Согласно судовому билету - AL0228 от 5 апреля 2022 года пассажировместимость данного прогулочного катера, с учетом судоводителя составляет 7 пассажиров. Из принятых на борт 8-9 пассажиров, трое расположились на сиденьях, установленных на борту судна, возле водительского кресла. Остальные не установленные следствием пассажиры в количестве 5-6 человек, при движении расположились в носовой части катера на мягких лежаках, предназначенных для принятия солнечного загара, что значительно ограничивала видимость для Т. при движении.

Несмотря на это, Т. при ограниченной видимости, включив музыку поплыл в сторону выполненного в виде замка белого дома, расположенного на побережье Капшагайского водохранилища возле автодорожного моста.

При этом, Т., будучи осведомлённым, что поблизости в воде на средствах для плавания находились купающиеся, в условиях ограниченной видимости, с включенной громкой музыкой на борту, без соблюдения мер предосторожности, пренебрегая правилами пользования маломерными судами, резко увеличивая скорость, начал движение вперед по направлению вышеуказанных купающихся лиц в воде.

Кроме того, Т. понимая, что помимо расположенных в носовой части пассажиров в количестве 5-6 лиц, видимость также ограничивалось тем, что на улице начало темнеть, допустив при этом небрежность, не предвидел возможности наступления общественно опасных последствий своих действий, хотя при должной внимательности и предусмотрительности должен был и мог предвидеть эти последствия, проплыв некоторое расстояние с приподнятой носовой частью катера, не услышав крики и подающих сигналов со стороны вышеуказанных лиц, находящихся в воде, совершил наезд на Б., который в свою очередь прямо по направлению катера сидя в носовой части своего двухместного плавучего средства, не успел спрыгнуть в воду и избежать столкновения, тем самым попал под винты мотора катера.

Вследствие наезда катера, Б. получил множество различных тяжких телесных повреждений и скончался по дороге при дальнейшей его транспортировке в городскую многопрофильную больницу города Қонаев.

С точки зрения И.В. Коришевой, ст. 187 УК РК и ст. 350 УК РК сосуществуют, т.е. «...невозможно устранение одной статьи в пользу другой. Если в противоправном деянии одновременно присутствуют признаки обеих статей, то и вменять необходимо обе статьи по совокупности преступлений, а не выбирать одну из них» [34, с. 11].

Данную позицию мы не разделяем, поскольку автор предлагает квалифицировать преступление по совокупности статей, когда одно действие подпадает под действие двух и более статей одновременно, т.е. речь идет об идеальной совокупности.

Несмотря на предлагаемую И.В. Коршевым квалификацию по идеальной совокупности, В.Н. Кудрявцев придерживается более строгого определения, ограничивающего применение идеальной совокупности: такая совокупность наступает не всегда, а лишь при соблюдении следующих обязательных условий: «... наличие нескольких разных последствий, например, причинение вреда здоровью и нанесение ущерба имуществу. Одна статья не должна охватывать оба последствия. Совокупность не может рассматриваться как идеальная, если одна статья уже включает и вред здоровью, и ущерб. Объекты посягательства должны быть различными без подчинения одного объекта другому» [35, с. 251].

Мы считаем, что определение, данное В.Н. Кудрявцевым не подходит для ситуации со ст.ст. 187 и 350 УК, поскольку автор ограничивает применение

идеальной совокупности жесткими условиями. При такой конструкции, когда преступление окончено с момента создания опасной ситуации, а не с момента наступления реального вреда, имеются все основания полагать, что лицу не удастся избежать уголовной ответственности, а дальнейшее расследование уголовного дела будет в меньшей степени определяться тем, что сделали (не сделали) иные лица, не имеющие статуса обвиняемых (диспетчеры, работники ремонтных служб, другие машинисты). Действия данных лиц могут изменить причинно-следственную связь между нарушением правил и наступившим вредом.

Неисполнение требований по обеспечению безопасности на объектах железнодорожной транспортной инфраструктуры с наступлением последствий в виде причинения материального ущерба в крупном размере с формой вины — неосторожность, должны квалифицироваться по ст. 344 УК РК, т.е. по специальной транспортной норме. В данном случае ст. 202 УК РК при квалификации данного преступления не применяется, несмотря на наличие ее формальных признаков.

Специальные нормы, устанавливающие ответственность за преступления, связанные с приведением в негодность железнодорожной инфраструктуры, неисполнения требований безопасности и т.п. имеют приоритет над общими нормами при конкуренции.

В правоприменительной практике правоохранительные органы при квалификации преступлений, связанных с повреждением железнодорожных объектов, сталкиваются с необходимостью разграничения двух схожих противоправных деяний — ст. 350 УК РК (приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения) и ст. 294 УК РК (вандализм) [36].

«Вандализм представляет собой порчу имущества в общественных местах, поэтому повреждение железнодорожных объектов (разбитое стекло в здании вокзала, сломанный указатель и т.д.) может квалифицироваться не как приведение в негодность, а как вандализм. Самым важным различием здесь является то, что вандализм представляет собой преступление с формальным составом и считается оконченным с момента действия, даже если негативные последствия не наступили. Для ст. 350 УК РК нужно обязательное наступление последствий в виде угрозы безопасности движения, крушение, авария и т.д. Более того, обычно вандалы наносят мелкие повреждения, неопасные для движения поездов, не способным привести к аварии или крушению составов, т.е. при вандализме страдает имущество, но не транспортная безопасность, являющаяся главным объектом охраны по ст. 350 УК РК. Различия состоят и в том, как именно совершается противоправное деяние. При вандализме объекту наносится порча, однако это не влияет на его функциональные возможности. Приведение в негодность же — это повреждение, при котором объект не может продолжать работать по назначению» [37].

Признаком, по которому возможно различить два схожих противоправных действия является то, на что именно направлено преступление. Сходство

названных преступлений определяется на уровне общей категории охраняемых ценностей как общественная безопасность. Норма ст. 350 УК РК направлена не на сохранность объектов железнодорожного транспорта, а на безопасность их использования. При повреждении транспортных объектов происходит нарушение отношений, обеспечивающих безопасное движение.

Действующее законодательство не рассматривает объекты транспортной инфраструктуры как объекты жизнеобеспечения, следовательно, они находятся под охраной другой уголовно-правовой нормы (ст. 350 УК РК).

В научной литературе по уголовному праву ученые дискутируют относительно способов различия похожих составов преступлений (ст.ст. 350, 344, 348 УК РК) внутри транспортной группы. Так, И.В. Коришева допускает возможность квалификации одного деяния, например, взрыв на железной дороге по двум статьям сразу — ст. 350 УК РК (приведение в негодность) и ст. 184 УК РК (диверсия) [34, с. 122].

На наш взгляд, подобная квалификация возможна не всегда, а только лишь в случаях присутствия нескольких разных действий, т.е. при реальной совокупности. Более того, если за одно из преступлений лицо уже осуждено, новой совокупности не будет.

Н.И. Пикуров указывает на тот факт, что «...вред может быть нанесен не одним нарушителем, а несколькими. А, в случае причинения вреда совместными действиями, действия всех лиц, причастных к данному нарушению, должны квалифицироваться по одной и той же статье Уголовного кодекса, невзирая на различные нарушения, при этом их признаки могут значительно отличаться» [38, с. 233-234].

В результате проведенного нами исследования такие случаи могут возникать и в реальной жизни. Исходя из многоплановости правил обеспечения транспортной безопасности, за нее отвечают различные группы людей — машинисты, диспетчеры, сотрудники ремонтных бригад, руководящий состав. Это приводит к возникновению множества ситуаций, когда несколько лиц совершают по неосторожности действия, приводящие к наступлению вреда. Конечно, каждое действие подлежит скрупулезному исследованию, с целью установления причинно-следственной связи причинения вреда. Если эта связь будет доказана, то в действиях нескольких лиц усматривается неосторожное сопричинение, которое не является соучастием.

Таким образом, для улучшения процесса регулирования подобных ситуаций назрела необходимость внесения изменений в действующий Уголовный кодекс, в том числе для разграничения наказания преступлений, совершенных с умыслом и по неосторожности.

Объективная сторона уголовных правонарушений в сфере железнодорожного транспорта требует существования описания состава преступления, то есть, что именно (какие действия или бездействие) является уголовно наказуемым деянием с фактической стороны.

Субъективной стороной уголовно наказуемых деяний, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспорта, является проявление небрежности или самонадеянности без желания причинения вреда, т.е. преступная халатность. Здесь из общего правила «выпадают» такие статьи УК РК, как 305 и 306, где вина по приведению транспорта в негодность, захват транспорта, является умышленной. Если в ходе проведения следственных действий установлено умышленное причинение вреда жизни, здоровью или имуществу с использованием в качестве инструмента причинения вреда транспортных средств, то данное противоправное деяние подпадает под действие общих статей об умышленных преступлениях (убийство, вред здоровью, уничтожение имущества) и не может быть квалифицировано как «транспортное преступление».

Уголовная ответственность за выведения из строя транспортных средств, приведение их в негодность или отключения наступает с 14 лет (общий возраст уголовной ответственности в соответствии с уголовным законодательством — 16 лет).

По итогам проведенного исследования считаем целесообразным переконструировать ст. 344, ст. 348 и ст. 350 УК, чтобы преступление считалось завершенным уже с момента создания опасной ситуации, а не с момента нанесения реального вреда или убытка. В случае же наступления такового (травмы, летальный исход, ущерб в крупном масштабе) оно должно квалифицироваться как отягчающее обстоятельство, что предусматривает более строгое наказание. Внесение предложенных изменений в УК РК облегчит понимание определения формы вины.

Кроме того, проведенный анализ всех элементов состава преступления, квалифицируемого ст. 348 УК РК, показал, что действующая редакция данной статьи является неполной, а лишь обеспечивает безопасность только в отдельных аспектах.

Так, например, существует прямое указание на безопасность путей сообщения (рельсов), средств сигнализации (светофоров) и связи (радиостанции). Частичное указание — в отношении безопасности тормозной системы, автоматических стрелочных переводов, системы диспетчерской централизации. Безопасность же информационных систем управления движения не обозначена вовсе.

В этой связи, статье 348 УК РК не охвачены все возможные объекты, некачественный ремонт которых может повлиять на транспортную безопасность. Для исправления выявленной неполноты нами предлагается внесение изменения в текст действующей статьи, а именно словосочетание «иное транспортное оборудование» заменить на более универсальное «иные элементы транспортной системы», что позволит расширить сферу действия статьи и привлекать к ответственности за некачественный ремонт прочих компонентов, которые влияют на общую безопасность. Также необходимо дать

более четкое определение понятия «конструкция состава преступления», а также предусмотреть создание моделей опасности.

На основании вышеизложенного можно сделать следующие выводы.

Правовое регулирование преступности в сфере безопасности железнодорожного транспорта имеет сложную многоуровневую структуру. В работе используются нормативные правовые акты, обладающие высшей юридической силой, определяющие права, обязанности и ответственность определенных категорий работников, служащих, руководящего состава, задействованных в этой сфере (законы, указы Президента РК, Постановления Правительства РК), документы органами государственного управления, уполномоченными (ведомственный уровень) издавать акты, регламентирующие технические и процедурные аспекты, а также документы межведомственного характера (совместные приказы, положения, распоряжения и пр.).

Объективная сторона уголовных правонарушений в сфере железнодорожного транспорта требует существования описания состава преступления, то есть, что именно (какие действия или бездействие) является уголовно наказуемым деянием с фактической стороны.

Субъективной стороной уголовно наказуемых деяний, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспорта, является проявление небрежности или самонадеянности без желания причинения вреда, т.е. преступная халатность.

Уголовная ответственность за выведения из строя транспортных средств, приведение их в негодность или отключения наступает с 14 лет

Внесение вышеуказанных изменений, на наш взгляд, позволят закону не только осуществлять карательную функцию, но и превентивную, а правоприменителю — улучшить качество правоприменения.

2 Криминологическое обеспечения объектов железнодорожной транспортной инфраструктуры и профилактика преступности в сфере железнодорожного транспорта

2.1 Причины и условия преступности на объектах железнодорожной транспортной инфраструктуры

Железнодорожный транспортный комплекс включает в себя: «железнодорожную транспортную инфраструктуру в полном объеме: все виды железнодорожных транспортных средств, дороги, пути, мосты, тоннели, контактные линии, станции и вокзалы, стоянки, объекты системы связи, навигации и управления движением транспортных средств, а также иные объекты, обеспечивающие функционирование железнодорожного транспортного комплекса» [39, с. 214].

В плане диапазона и уровня возможных угроз к числу критически важных объектов по праву и с полным основанием следует отнести железнодорожную транспортную инфраструктуру в связи с:

«– возрастанием перевозок опасных грузов (оружия, нефти, химически опасных веществ, радиационных материалов и т.п.);

– высокой степенью изношенности и аварийности объектов железнодорожного транспортного комплекса;

– возрастанием интенсивности движения железнодорожного транспорта по мере развития экономики страны, освоения новых территорий, налаживания работы международных железнодорожных транспортных коридоров;

– фактом совершенствования методов и способов противоправной деятельности преступных формирований, в первую очередь террористических организаций, по отношению к железнодорожному транспортному комплексу, усилением опасной тенденции к объединению и координации их деятельности на государственном и межгосударственном уровнях» [40, с. 203].

«Важнейшим видом общественной безопасности и серьезным элементом ее структуры, а также значительным фактором обеспечения безопасности от социальных источников угроз криминального характера непосредственно является жизнеобеспечение криминологической безопасности объектов железнодорожной транспортной инфраструктуры» [39, с. 216].

Криминологической безопасностью объектов железнодорожной транспортной инфраструктуры считается «...угроза противоправных действий или намерений совершить подобные действия, а также процессы природного или техногенного характера, либо их сочетание, препятствующие реализации жизненно важных интересов личности, общества и государства в области транспортной сферы, ведущее и способное привести к дестабилизации в работе железнодорожного транспортного комплекса» [39, с. 213].

К главным угрозам безопасности объектов, относящейся к железнодорожной транспортной инфраструктуре, относятся:

«– террористические и диверсионные акции (угон или захват железнодорожного подвижного состава, взрывы на железнодорожных вокзалах, на транспорте и др.);

– иные случаи незаконного вмешательства в функционирование железнодорожного транспорта (наложение по сторонним предметам на рельсы, разборудование устройств железнодорожных путей, телефонный «терроризм», противоправное блокирование основных железнодорожных транспортных магистралей), угрожающие жизни и здоровью пассажиров, несущие прямой ущерб железнодорожной транспортной инфраструктуре и порождающие в обществе негативные социально-политические, экономические, психологические последствия;

– криминальные действия, направленные против обеспечения безопасности пассажиров и их имущества;

– криминальные действия, направленные против обеспечения сохранности перевозимых грузов;

– чрезвычайные происшествия (аварии), обусловленные состоянием транспортных технических систем (их изношенностью, аварийностью, несовершенством), нарушением правил эксплуатации технических средств, а также нормативных требований по экологической безопасности при перевозках, природными факторами, создающими аварийную обстановку и влекущими за собой материальные потери и человеческие жертвы» [41].

Угроза безопасности – это «совокупность факторов и условий, создающих опасность для нормального функционирования объектов хозяйствования в соответствии с их целями и задачами» [42].

Понятие угрозы по словарю С.И. Ожегова определяется, как «возможная опасность», поэтому она предполагает не процесс наступления изменений, а опасность этого, реальную или потенциальную [42].

Выявление угрозы позволяет выделить «объекты, на которые необходимо оказать воздействие, а также объекты, нуждающиеся в криминологической защите. Четкое представление об источниках и носителях угроз дает возможность находить наиболее эффективные методы воздействия и защиты, формы организации работы, а также выбирать те средства (организационно-управленческие, хозяйственно-правовые, оперативно-розыскные и т.д.) решения задачи обеспечения криминологической безопасности на объектах железнодорожной транспортной инфраструктуры, которые по своим свойствам и качествам позволяют достичь максимального результата при минимальном использовании ресурсов. Только в этом случае будет реализован основной принцип обеспечения криминологической безопасности на объектах железнодорожной транспортной инфраструктуры - обеспечение безопасности должно соответствовать характеру и направленности угроз» [43].

Поскольку процесс реализации угрозы в самом общем виде проходит два этапа: «первый - процесс формирования угрозы, способной нанести вред; второй – процесс непосредственной реализации угрозы, т.е. нанесения вреда, то и

источники угрозы мы можем разделить на следующие два вида: источники формирования угрозы и источники, из которых исходит непосредственная угроза» [41].

К угрозам криминологической безопасности относятся: «причины и условия, способствующие совершению преступлений, ко второму - преступность как явление, продуцирующее само себя, а потому создающее условия для своего существования и развития, сохраняющее в себе постоянную криминальную угрозу для любого объекта, а также носители этой криминальной угрозы - преступники, которые, имея соответствующую социально-психологическую установку на совершение преступления, обладая криминальным опытом и профессионализмом, при способствовании криминогенных факторов готовы реализовать потенциальную угрозу криминологической безопасности на транспорте» [45, с. 49].

С учетом того, что действующее национальное законодательство и особенности функционирования единой транспортной системы подходят под данную систему классификации угроз криминальной безопасности. Они могут быть классифицированы по источникам: внутренние и внешние.

К внутренним угрозам следует относить «совокупность условий и факторов, источником возникновения которых те или иные явления криминологической системы».

Следовательно, внутренними угрозами криминологической безопасности объектов, принадлежащей к железнодорожной транспортной инфраструктуре, можно считать:

«— противоправные и иные негативные действия непосредственно самих работников транспортной отрасли;

— нарушения установленного режима сохранности информации с ограниченным доступом;

— нарушения порядка использования технических средств;

— иные нарушения порядка и правил соблюдения режима безопасности на объекте, создающие предпосылки для реализации преступным элементами своих целей и возникновения чрезвычайных происшествий».

Таким образом нарушения установленного режима сохранности информации с ограниченным доступом можно считать своеобразной «отдушиной» для криминалитета проникающего в экономику транспорта, поскольку наиболее типичными причинами и условиями, позволяющими нарушениям режима защиты информации производственно-технологического характера, так и сведений для служебного пользования, являются:

«— отсутствие персональной ответственности должностных лиц за сохранность сведений производственно-технологического характера, а также сведений для служебного пользования;

— допуск к сведениям для служебного пользования необоснованно широкого круга лиц;

- нарушения установленных правил документооборота и специального делопроизводства;
- отсутствие условий для поддержания на необходимом уровне режима защиты служебной информации;
- несоблюдение установленного порядка ведения совещаний, конфиденциальных переговоров;
- нарушения пропускного режима и охраны объекта;
- незащищенность технических каналов от утечек сведений;
- фрагментарное, несистематическое проведение с сотрудниками профилактических мероприятий направленных на предупреждение нарушений режима защиты служебной информации;
- несовершенный контроль за соблюдением режима защиты служебной информации» [39, с. 214].

«К числу иных нарушений порядка и правил соблюдения режима криминологической безопасности на объектах железнодорожной транспортной инфраструктуры, создающих предпосылки для реализации преступными элементами своих целей, возникновения чрезвычайных происшествий, относятся нарушения правил противопожарной, радиационной безопасности, обращения с ГСМ, отсутствие контроля за объектами жизнеобеспечения и др.» [46, с. 54].

Среди внутренних факторов, представляющих угрозу криминологической безопасности объектов железнодорожной инфраструктуры, следует выделить следующие:

- значительный износ материально-технической базы ряда секторов транспортной системы.
- напряженная криминальная обстановка, характеризующаяся тенденцией к сращиванию теневых и официальных структур в транспортной отрасли.
- слабая согласованность действий органов государственного и муниципального управления с правоохранительными органами в процессе выработки и воплощения единой государственной политики, направленной на развитие железнодорожного комплекса и обеспечение его безопасности.

Неверные расчеты на начальных этапах экономической реформы и частичной приватизации транспортных предприятий, ослабление государственного регулирования и надзора, а также криминальное проникновение в управленческие структуры транспорта оказывают прямое влияние на формирование угроз криминологической безопасности, преимущественно в экономической плоскости.

Внешние угрозы же представляют собой комплекс условий и факторов, воздействующих на железнодорожную инфраструктуру на более высоких уровнях ее иерархической структуры, относящихся к предмету исследования. Каким образом такая угроза может быть интерпретирована? Она может

трактоваться по-разному, в зависимости от уровня иерархии рассматриваемой системы, как внутренняя, так и как внешняя.

Так, межрайонным судом по уголовным делам города Семей области Абай гр. Р. признан виновным в совершении уголовного правонарушения, предусмотренного частью 2 статьи 344 УК РК.

Как следует из материалов дела Р. в работал в ТОО «КТЖ ГП» Семейское отделение работает 10 лет, а в должности составитель поездов около 3 лет. В его функциональные обязанности входит: расформирование, формирование грузовых и пассажирских поездов, перестановка групп вагонов или вагона с одного пути на другой, или же перестановка с одного парка на другой парк. На подъездных путях переводить ручные стрелки, и заново выводить которые находятся на обслуживаемой территории станции Семей. 10.09.2024 года была его рабочая смена, около 8:15 часов прибыл на работу, прошел все необходимые процедуры, после был проведен всеобщий инструктаж, после были подписаны журналы о соблюдении техники безопасности, охраны труда и целевого инструктажа. Ему было дано указание о проследовании на северный маневровый район. Примерно в 09:20 часов ему дали команду по радиосвязи, чтобы он от М-91 осадил выводку с западного района в количестве 6 вагонов на 28 занятый путь, т.е. сопроводить тепловоз с 6 вагонами на 28 путь. После чего, приняв команду он направился в сторону вышеуказанного тепловоза с вагонами. Машинист сказал, что поступило задание о перемещении тепловоза с вагонами на 28 занятый путь, он доложил о готовности и принял поставленную задачу. Началось движение тепловоза с вагонами с пути М91 в указанном направлении, он шел на встречу вышеуказанного тепловоза со стороны ИП Ибраева. После по радиосвязи машинист сообщил, что стрелка не их и стоит не по маршруту, после чего он дал команду машинисту остановиться, но, когда забор здания ИП Ибраев он прошел он увидел, что произошло столкновение вагонов со стоящим тепловозом на частной территории ИП «Ибраева» перед ангаром. Подойдя на место столкновения он увидел, что под другим тепловозом, с которым произошло столкновение лежит мужчина. Признает свою вину, что при сопровождении движения маневрового состава вагонами вперед по 147 пути на осаживаемый на 28-ой занятый маршрут, не находился в первом (головном) вагоне осаживаемого состава и не сопровождал состав пешком по обочине пути. В результате действия Рахметова О. маневровый состав под управлением машиниста тепловоза №2201 Байгабылова О.О. при следовании по 147 пути вагонами вперед заехал на 169а путь и совершил столкновение со стоящим тепловозом №2080 на территории ПК «Ибраев+К» что привело в несчастному случаю со смертельным исходом. Раскаивается в содеянном, материальны ущерб возмещен, учесть наличие на иждивении двух малолетних детей, просит не лишать свободы.

Кроме признательных показаний подсудимого Рахметова О.Б., его вина в совершении уголовного правонарушения, предусмотренного ст. 344 ч.2 УК, подтверждается материалами уголовного дела: протоколом осмотра места

происшествия; материалами отдела контроля безопасности и охраны труда, государственный инспектор труда РГУ « Департамент комитета государственной инспекции труда Министерства труда и социальной защиты населения РК по области Абай»; должностной инструкцией составителя поездов станции Семей; инструкцией №7 по безопасности и охране труда составителя поездов станции Семей, утвержденной 13.09.2023 года.

Организованная преступность «... использует сложную многоуровневую систему руководства деятельностью сообществ и группировок и контроля за ними. Эта система, отработанная на протяжении последних десятилетий, вобравшая в себя опыт предшествующих поколений, преступников и международных преступных сообществ, в полной мере учитывает несовершенство государственного законодательства, отдельные сложности в работе правоохранительных органов, особенно в части их координации и взаимодействия, организационно-штатной структуры. Налицо сращивание экономической преступности с общеуголовной. Созданы и развиваются контролируемые организованной преступностью банки, совместные предприятия, другие коммерческие структуры, имеющие отношение к железнодорожному транспортному комплексу и используемые в качестве прикрытия для деятельности преступных сообществ, легализации преступно нажитого капитала» [47].

Таким образом, объекты железнодорожной транспортной инфраструктуры подвержены воздействию широкого спектра внешних и внутренних угроз, различающихся по своему характеру, источникам возникновения и степени общественной опасности. Их многообразие требует комплексного подхода к обеспечению безопасности и постоянного совершенствования мер профилактики и защиты.

Указанные угрозы создают риски не только для отдельных объектов железнодорожного транспорта и участников перевозочного процесса, но и способны негативно влиять на устойчивое функционирование всей транспортной системы государства. В этой связи обеспечение безопасности на железнодорожном транспорте следует рассматривать как одну из важных задач, направленных на защиту национальных интересов, стабильное развитие экономики и безопасность граждан.

Причины и условия преступности на объектах железнодорожной транспортной инфраструктуры носят комплексный, многоуровневый характер и обусловлены как внутренними, так и внешними факторами, формирующими криминогенную среду в транспортной сфере.

К внутренним факторам относятся недостатки в организации работы транспортного комплекса, нарушения режима безопасности, изношенность инфраструктуры, недостаточный уровень контроля и координации, а также кадровые и информационные проблемы. Внешние факторы связаны с деятельностью организованной преступности, международных криминальных

и террористических структур, а также с глобальными экономическими и политическими процессами.

Совокупность указанных факторов создает устойчивую систему угроз, способных дестабилизировать функционирование железнодорожного транспорта, нанести значительный материальный ущерб и поставить под угрозу жизнь и здоровье граждан.

В этой связи эффективное противодействие преступности возможно лишь при условии своевременного выявления, анализа и нейтрализации причин и условий ее возникновения, а также реализации научно обоснованных комплексных мер, основанных на межведомственном взаимодействии, риск-ориентированном подходе и достаточном ресурсном обеспечении системы транспортной безопасности.

2.2 Общие меры предупреждения преступности на объектах железнодорожной транспортной инфраструктуры

Одним из главных направлений деятельности по борьбе с преступностью на объектах железнодорожной транспортной инфраструктуры, как умышленной так неосторожной, является ее предупреждение. Спецификой такого предупреждения является то, что оно «...всегда направлено на выявление, послабление или ликвидацию причин и условий, порождающих преступность, выступая своего рода показателем эффективности криминологических исследований» [48, с. 68].

Профилактические меры осуществляются: «...различными государственными и общественными институтами и в совокупности должны представлять систему предупреждения преступлений, которая проявляет себя через конкретные формы деятельности. Системный подход к предупреждению преступлений на объектах железнодорожной транспортной инфраструктуры, предполагает, в частности, комплексность осуществляемых мероприятий, взаимодействие субъектов профилактики, которые можно достичь только путем планирования профилактической деятельности, правовых и организационных мер по ее координации, а также глубокое понимание механизмов взаимодействия различных звеньев предупредительной деятельности» [49].

Системность подразумевает целостность предупреждения преступных посягательств на объекты инфраструктуры железнодорожного транспорта так называемое целевое понимание профилактики как особой области управления ею (по аналогии с "административной" или "социальной" профилактикой и прочими) и комплексность мероприятий, эффективность взаимодействия субъектов профилактической деятельности, достигнутую планированием профилактической деятельности и разработкой правовых и организационных средств ее координации.

Борьба с преступностью на объектах инфраструктуры транспортного железнодорожного типа многоаспектна, многопланова и имеет целый ряд различных направлений и мероприятий: выявление, предупреждение,

пресечение, расследование и раскрытие преступлений всех видов, так или иначе связанных с транспортом.

Так, на объектах железнодорожной транспортной инфраструктуры высокий уровень преступлений, связанных с незаконным оборотом наркотиков обусловлено тем, что преступники для перевозки наркотиков, особенно из Среднеазиатского региона, активно используют пассажирский железнодорожный транспорт.

Например, в мае 2024 года на пограничном пункте пропуска в Туркестанской области пресечена попытка незаконного ввоза в страну 770 кг героина, под видом обувного крема, предназначенного для транзита в страны Европы. Государственным обвинителем в суде обеспечено представление исчерпывающих доказательств, подтвердивших вину двух иностранных граждан. Специализированный межрайонный суд по уголовным делам приговорил их к лишению свободы на 14 лет [7].

Кроме того, распространена практика теневой перевозки грузов, особенно при международных транспортировках, когда товар прибывает с измененными документами.

На внутренних железнодорожных маршрутах часто наблюдается отправка грузов без должного оформления необходимыми сопроводительными документами, в частности, товарно-транспортными накладными. Такие действия, как правило, являются результатом предварительного сговора и отличаются высокой степенью скрытности. К их реализации нередко привлекаются сотрудники железнодорожной отрасли или люди, хорошо осведомленные о специфике грузоперевозок.

Преступность в сфере железнодорожной инфраструктуры, подобно общей криминальной ситуации в стране, приобрела организованный характер.

Таким образом, общественная опасность таких деяний проявляется в угрозе общественной безопасности, которая в первую очередь затрагивает жизнь, здоровье и законные интересы граждан. Это связано с тем, что совершение указанных преступлений зачастую сопутствует другим тяжким правонарушениям, влекущим за собой человеческие жертвы (покушения на жизнь и здоровье, разбой, вымогательство и прочее).

Примечательной отличительной чертой системы обеспечения безопасности на объектах инфраструктуры транспортного железнодорожного типа, является - конечно же - то обстоятельство, что она большей частью предназначена не для выявления, расследования или раскрытия уже совершенных преступлений транспортного вида, и даже не для их пресечения, а для недопущения их совершения.

Иными словами, противодействие криминальным угрозам, угрожающим безопасности на объектах инфраструктуры транспортного железнодорожного типа в немалой степени превентивно. Объектом предупредительного воздействия в этом случае выступают «...те негативные явления и процессы, которые и порождают данный вид преступности, отдельные лица, склонные к

совершению преступлений, либо уже совершившие их, а также субъекты, которым может быть причинен ущерб подобного рода противоправными действиями» [50, с. 48].

Предупреждение преступности на объектах железнодорожной транспортной инфраструктуры - «...сложный, но управляемый социальный процесс, который требует реализации комплекса экономических, технических, правовых, культурно-воспитательных, психологических и иных мер, являющихся составной частью общей системы социальной профилактики правонарушений» [48, с. 64].

Эта система включает меры общего, специально-криминологического и технического характера, а также индивидуальная и виктимологическая профилактика.

К общим мерам предупреждения относятся следующие меры социально-экономической направленности:

«- обеспечение оптимальных условий труда работникам транспортных предприятий и организаций, заключающееся в охране труда, создании и сохранении рабочих мест, ликвидации режима сокращенного рабочего дня и административного отпуска без сохранения заработной платы;

- ориентирование государственных органов на модернизацию железнодорожных транспортных средств, предназначенных для перевозки пассажиров и грузов, подвижного состава железнодорожного транспорта;

- повышение уровня правосознания среди участников перевозочного процесса; формирование и развитие знаний, умений, компетенций, моральных качеств у молодежи, обучающейся в специализированных образовательных организациях, а также в коллективах железнодорожных транспортных предприятий и организаций» [51, с. 88].

Необходимо принятие решения по дифференциации уголовной ответственности, исходя из формы вины — умысла или неосторожности. Следовало бы создание специальных составов преступлений, где противоправное деяние считалось бы оконченным уже с момента создания опасности, а не только после наступления фактического вреда.

В этой связи целесообразно переконструировать ст. 344, ст. 348 и ст. 350 УК РК, чтобы преступление считалось завершенным уже с момента создания опасной ситуации, а не с момента нанесения реального вреда или убытка. В случае же наступления такового (травмы, летальный исход, ущерб в крупном масштабе) оно должно квалифицироваться как отягчающее обстоятельство, что предусматривает более строгое наказание. Внесение предложенных изменений в УК РК облегчит понимание определения формы вины.

Также проведенный анализ всех элементов состава преступления, квалифицируемого ст. 348 УК РК, показал, что действующая редакция данной статьи является неполной, а лишь обеспечивает безопасность только в отдельных аспектах.

Так, например, существует прямое указание на безопасность путей сообщения (рельсов), средств сигнализации (светофоров) и связи (радиостанции). Частичное указание — в отношении безопасности тормозной системы, автоматических стрелочных переводов, системы диспетчерской централизации. Безопасность же информационных систем управления движения не обозначена вовсе.

Таким образом, статье 348 УК РК не охвачены все возможные объекты, некачественный ремонт которых может повлиять на транспортную безопасность. Для исправления выявленной неполноты нами предлагается внесение изменения в текст действующей статьи, а именно словосочетание «иное транспортное оборудование» заменить на более универсальное «иные элементы транспортной системы», что позволит расширить сферу действия статьи и привлекать к ответственности за некачественный ремонт прочих компонентов, которые влияют на общую безопасность.

В настоящее время правоохранительные органы сталкиваются с рядом препятствий, ограничивающих их возможности в повышении эффективности мер по предотвращению преступлений на объектах железнодорожной транспортной инфраструктуры.

На объектах железнодорожной транспортной инфраструктуры хранится значительный объем ценных грузов. Получаемая от их реализации прибыль зачастую превосходит доходы от торговли другими видами товаров, что делает железнодорожный транспорт привлекательной мишенью для преступников.

Кроме того, железнодорожное сообщение остается одним из наиболее массовых видов передвижения для населения. Совокупность этих факторов в значительной степени способствует росту имущественных преступлений на железнодорожном транспорте.

Помимо объективных трудностей, существуют также проблемы субъективного характера, мешающие более эффективной борьбе с преступностью на объектах железнодорожного транспорта.

К таким субъективным проблемам относятся, во-первых, недостаточный уровень профессиональной подготовки сотрудников подразделений транспортной безопасности, проводящих досмотровые мероприятия. Во-вторых, это халатность указанных работников, проявляющаяся в невыполнении или ненадлежащем исполнении своих служебных обязанностей из-за недобросовестного или небрежного отношения к порученному делу.

Проведение личного досмотра, досмотра вещей граждан позволяет идентифицировать и пресечь незаконное хранение и транспортировку наркотических средств, вооружений и боеприпасов, а также обнаружить предметы, связанные с совершением других преступлений, в частности, имущественных.

А также создание предпосылок для совместной деятельности всех заинтересованных субъектов в области борьбы с преступностью на железнодорожном транспорте, которые позволяют превратить свою работу в

общее дело, в чём и заключается суть комплексного подхода к этой работе. Однако все эти организационные меры, безусловно, помогут добиться успеха в борьбе с преступностью на железнодорожном транспорте только в том случае, если они будут способствовать достижению конечной цели этой работы, каковой является на самом деле предупреждение преступности.

Центральным звеном в системе предупреждения преступности на объектах железнодорожного транспорта являются: «подразделения ОВД на транспорте. В своей деятельности, направленной на предупреждение преступности на объектах оперативного обслуживания, ОВД на транспорте используют технические способы предупреждения, а именно программно-технические комплексы» [52, с. 71].

Предотвращение правонарушений на объектах железнодорожной инфраструктуры, как и преступности в целом, требует комплексного подхода. Это означает, что в профилактическую деятельность вовлечены практически все службы и подразделения правоохранительных органов.

В процессе предупреждения преступности на транспорте, органы внутренних дел сотрудничают как с подразделениями других территориальных органов, так и с иными субъектами профилактики, а также с организациями, чья деятельность связана с железнодорожными объектами.

Такое взаимодействие с другими территориальными органами внутренних дел называется внутриорганизационным. Сотрудничество же с другими ведомствами, занимающимися профилактикой правонарушений, включая коммерческие организации на железнодорожном транспорте, именуется внешнеорганизационным.

Имеются в виду и выявленные в ходе исследования определенные трудности, объективно и открыто мешающие эффективной борьбе с преступностью в данной сфере, обусловленные самой спецификой железнодорожного транспорта. К таким факторам относится, например, сосредоточение на транспортных объектах большого количества материальных ценностей, таких как грузы.

Более того, железнодорожный транспорт является «...одним из наиболее массовых способов передвижения граждан. Эти аспекты в значительной степени способствуют росту имущественных преступлений на данном виде транспорта. Особенность железнодорожных перевозок заключается в высокой скорости перемещения грузов и пассажиров. Эта деталь значительно повышает шансы преступников избавиться от правоохранителей и усложняет обнаружение их преступных следов. К наглядным особенностям железнодорожного транспорта относят его возможность транспортировать предметы и вещества, оборот которых на территории РК ограничен или вообще запрещен».

Важно осознавать, что объективное состояние дел неминуемо отражается на профилактической работе. Совершенно исключить их нельзя, впрочем, снизить отрицательное воздействие на результативность предупредительной

деятельности можно путем совершенствования работы соответствующих служб и подразделений, а для этого - оптимизации взаимодействия между ними.

В связи с этим, особенно важным в рассматриваемом направлении является вопрос предупреждения фактов незаконного вмешательства на объектах железнодорожной транспортной инфраструктуры со стороны дел, осуществляющих железнодорожные перевозки. Это объясняется тем, что именно они непосредственно эксплуатируют и своих объектов инфраструктуры, и подвижного состава, что позволяет поддерживать их функционирование в режиме постоянной нагрузки и высокой интенсивности движения. Поэтому именно они имеют первичную информацию о состоянии объектов, выявляют потенциальные уязвимости и факторы риска и способны достаточно быстро реагировать на возникающие угрозы.

Кроме того, железнодорожный транспорт является критически важной инфраструктурой, нарушение нормальной работы которой может привести к серьезным социально-экономическим проблемам, вплоть до угрозы жизни и здоровью граждан, сбоям в перевозочном потоке и дестабилизации выплаченных логистических цепочек. В таких условиях именно на организацию-перевозчик возлагается ответственность за обеспечение транспортной безопасности, включая реализацию комплекса профилактических мер, призванных предупредить факты незаконного вмешательства.

Таким образом, активная роль организаций, осуществляющих железнодорожные перевозки, в системе предупреждения правонарушений является необходимым элементом обеспечения устойчивого и безопасного функционирования железнодорожного транспорта.

В рамках профилактических мероприятий, направленных на обеспечение безопасности объектов железнодорожной транспортной инфраструктуры необходимо проведение следующих мероприятий:

« - выполнение работниками железнодорожного транспорта требований нормативных документов по обеспечению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах;

- поддержание на должном уровне установленного пропускного и внутриобъектового режимов, оснащение объектов современными техническими средствами охраны;

- обучение персонала действиям при поступлении информации об угрозе совершения акта незаконного вмешательства, при обнаружении взрывчатых веществ и взрывных устройств, подозрительных лиц и предметов, при совершении акта незаконного вмешательства и ликвидации его последствий» [52, с. 49].

С этой целью необходимо:

- определить комплекс мероприятий, направленных на обеспечение безопасности на конкретном объекте железнодорожной инфраструктуры и транспортных средствах в повседневных и особых условиях;

- организовать эффективное взаимодействие с подразделениями правоохранительных органов и специальных служб, органов по ликвидации чрезвычайных ситуаций и медицинскими учреждениями;
- требовать от работников объектов строгого соблюдения установленного пропускного и внутриобъектового режимов, режима охраны объектов;
- спланировать порядок действий работников объекта по различным видам угроз совершения актов незаконного вмешательства;
- целенаправленно проводить работу по выявлению на объекте и прилегающей к нему территории мест возможной закладки предметов, влияющих на безопасное функционирование транспортного комплекса, устранению причин и условий, способствующих совершению актов незаконного вмешательства на объектах железнодорожного транспорта;
- создать систему контроля за помещениями объектов железнодорожного транспорта и подвижного состава, организовывать их периодические комиссионные проверки и прилегающей территории с ранее указанной целью;
- исключить возможность несанкционированного проникновения через открытые подвалы, люки и т.д. на объекты железнодорожной инфраструктуры и подвижной состав;
- организовать контроль исправности технических средств охраны, систем сигнализации, оповещения и связи, их своевременным техническим обслуживанием и ремонтом, разъяснение персоналу объекта соблюдения требования о неразглашении особенностей функционирования этих систем;
- проводить совместно с полицией и специальными службами инструктажи, занятия и тренировки по действиям при угрозах совершения актов незаконного вмешательства, обнаружения подозрительных предметов и лиц;
- не допускать к ведению на объектах и подвижном составе ремонтных работ лицами, не относящимися к официально зарегистрированным ремонтным компаниям;
- организовать места парковки автомобилей на безопасном расстоянии от мест скопления людей;
- заблаговременно создать необходимые ресурсы для оперативного реагирования на совершения актов незаконного вмешательства;
- проводить тщательный подбор и проверку принимаемых на работу работников, связанных с обеспечением безопасности;
- организовать наглядное информирование об угрозах совершения актов незаконного вмешательства на объектах железнодорожного транспорта, о местах возможной закладки взрывных устройств с описанием признаков, по которым можно опознать взрывное устройство, о правила поведения при обнаружении таких устройств, а также подозрительных предметов и лиц, с указанием телефонов экстренной связи с соответствующими специальными службами, местами расположения таксофонов, терминалов прямой связи «пассажир-полиция»;

- разработать памятки для работников с номерами телефонов, по которым при обнаружении признаков угрозы или совершения актов незаконного вмешательства необходимо поставить в известность дежурно-диспетчерский аппарат, правоохранительные органы, специальные службы, органы по ликвидации чрезвычайных ситуаций и медицинские учреждения;

- вырабатывать у персонала объекта железнодорожного транспорта навыки соблюдения бдительности без элементов психоза, паники, патологической подозрительности [53].

В целях предупреждения актов незаконного вмешательства работникам железнодорожного транспорта необходимо:

- «- строго соблюдать правила установленного пропускного и внутриобъектового режимов, режима охраны объектов;

- ежедневно тщательно осматривать свои рабочие места с целью возможного обнаружения подозрительных предметов, а также обращать внимание на подозрительных лиц;

- при обнаружении на объекте посторонних предметов не подходить к ним и не пытаться осмотреть их, а немедленно доложить непосредственному начальнику и информировать работников охранной организации, сотрудников полиции (при наличии);

- незамедлительно сообщать руководству (в дежурно-диспетчерский аппарат) об обнаружении неисправностей систем технических средств охраны, сигнализации, видеонаблюдения, оповещения и связи;

- не разглашать информацию об особенностях охраны объектов железнодорожного транспорта, а также функционирования технических средств охраны, систем сигнализации, оповещения и связи;

- без задержки информировать о любых подозрительных лицах работников ОВС и сотрудников охраны, а также обо всех людях, проявляющих интерес к планам и схемам обеспечения безопасности железнодорожных объектов».

Таким образом, профилактическая работа на объектах железнодорожной транспортной инфраструктуры представляет собой комплексный и системный процесс, ориентированный преимущественно на превентивное воздействие на причины и условия правонарушений.

Эффективность данной деятельности обусловлена сочетанием социально-экономических, организационно-правовых, технических и воспитательных мер, а также активным взаимодействием правоохранительных органов, транспортных организаций и иных субъектов профилактики. При этом ключевое значение имеет не только выявление и устранение криминогенных факторов, но и формирование устойчивой системы контроля, подготовки персонала и использования современных средств обеспечения безопасности.

Вместе с тем наличие объективных (специфика транспорта, мобильность, концентрация материальных ценностей) и субъективных (недостаточная подготовка кадров, нарушения дисциплины) факторов требует постоянного

совершенствования предупредительной деятельности, повышения уровня координации и профессиональной подготовки.

Следовательно, результативное предупреждение преступности возможно лишь при условии реализации научно обоснованной, ресурсное обеспеченной и координированной системы мер, направленных на минимизацию угроз и обеспечение устойчивого функционирования объектов железнодорожной транспортной инфраструктуры.

2.3 Специальные меры предупреждения преступности на объектах железнодорожной транспортной инфраструктуры

Помимо общего предотвращения криминальных правонарушений на железных дорогах существует и специальное предотвращение, к которым относятся:

«- обеспечение должной охраны материальных ценностей в грузовых парках, парках отстоя, складах временного хранения;

- обеспечение безопасности работников транспорта, прав и законных интересов собственников грузов;

- повышение эффективности оперативно-розыскной деятельности органов внутренних дел на железнодорожном транспорте, направленных на установление лиц, подготавливающих к совершению, например, хищения грузов или иных преступлений в сфере перевозок и безопасности транспорта, с целью принятия необходимых мер для их склонения от отказа преступной деятельности;

- внесение в соответствии с УПК РК в государственные органы, общественные организации, должностным лицам представлений об устранении выявленных в ходе расследования причин и условий, способствующих совершению преступлений на объектах железнодорожного транспорта и др.» [53].

Такой административно-принуждающей мерой, как предписание, суть которой заключается в выдаче надлежащему юридическому лицу или индивидуальному предпринимателю требования, призванному устранить обнаруженные в ходе проверки нарушения обязательных требований безопасности движения и функционирования железнодорожного транспорта, важной, из чего следует, что большая часть юридических и должностных лиц, индивидуальных предпринимателей, зачастую документы предписания обязательно власти должны выдавать в случаях выявления при проверке - в том числе и в процессе проверки своего юрлица – «наглядных правонарушений» указанных лиц.

В исследовательской литературе в ориентации на цели общего и специального предупреждения транспортных преступлений существует множество мнений, среди которых встречаются мнения, свидетельствующие о том, что... «наказание за данные преступления должно быть направлено в первую очередь на эффективное предотвращение повторных случаев подобных

преступлений, отдавая тем самым приоритет частной превенции. Другие, напротив, полагают, что применительно к транспортным преступлениям задачи наказания определяются, прежде всего, целями общего предупреждения преступлений» [54].

Также высказывается мнение, что для предупреждения преступлений характерен принцип устрашения «чем строже предусмотренное наказание, тем выше его общепредупредительная роль и что пересмотр санкций в сторону смягчения наказания означает снижение общей роли предупреждения преступлений. При этом необходимо повышать уровень профессиональной подготовки транспортных дознавателей, следователей и прокуроров, а также постоянно совершенствовать, надзорную практику, практику расследования и судебного рассмотрения уголовных дел по транспортным преступлениям» [54].

Особое внимание следует уделить тому факту, что криминально активность на объектах железнодорожной инфраструктуры носит своеобразный характер, который в значительной степени обусловлен спецификой самого транспортного процесса.

Как правило преступления совершаются в условиях, когда транспортное средство находится на большом удалении от мест расположения органов правопорядка, что в свою очередь создает большие сложности для оперативного выявления, полного раскрытия и эффективного предотвращения такой преступности.

«Примером тому служат эпизоды, связанные с хищением комплектующих электровазозов, совершаемые в условиях неочевидности. Нередко точное место и время совершения кражи остаются неизвестными, что порождает споры между различными подразделениями внутренних дел относительно юрисдикции проведения начальных проверочных мероприятий. Таким образом, это вполне может сказаться на необоснованной передаче материалов дела по подследственности и неоправданной задержке окончательного процессуального решения» [55].

Качество же мер по профилактике и пресечению преступлений на объектах железнодорожного транспорта может быть ощутимо улучшено за счет виктимологической превенции. То есть за счет набора средств, которые ориентированы на жертву преступления как до, так и во время его совершения, учитывают ее поведение.

Впрочем, хотя в нашем законодательстве профилактика виктимологического характера выделена не как самостоятельный вид, а как один из средств, имеющий, по-видимому, заметный потенциал для предупреждения правонарушений, он активно рассматривается и подтверждается как в криминологических, так и в смежных научных работах. Необходимо учитывать и актуальные исследования виктимизации по дороге и характеру травм ее участникам.

Первостепенное значение имеет дальнейшее развитие и внедрение превентивных мер, ориентированных на различные группы участников дорожного движения и учитывающих факторы, повышающие уязвимость. Необходимо их адекватное законодательное обеспечение в текущих условиях.

«В рамках виктимологической профилактики, нацеленной на уменьшение уязвимости, заложены значительные возможности для успешного снижения числа дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими. Являясь экономически выгодным инструментом воздействия на дорожно-транспортную преступность, виктимологическая профилактика должна стать приоритетным элементом комплексной работы с подвергшимися (реально или потенциально) и интегрироваться в деятельность по противодействию виктимизации, в том числе через улучшение технических характеристик транспортных средств и состояния дорожной инфраструктуры» [56].

Среди мер технической профилактики можно выделить, к примеру, оснащение объектов видеонаблюдением, осуществляющим непрерывную запись или онлайн-трансляцию процессов грузовых операций и эксплуатации автотранспорта.

Касательно предотвращения преступлений на объектах железнодорожного транспорта, О.В. Ивушкина акцентирует внимание «...на необходимости тесного сотрудничества между транспортной полицией, местными органами внутренних дел, администрацией железнодорожных предприятий и службами ведомственной охраны. Такое взаимодействие, направленное на предупреждение преступности, является залогом эффективности профилактической работы» [57].

Существенное значение имеет активная деятельность правоохранительных органов в области разведки и уголовного процесса, сфокусированная на выявлении и доскональном расследовании преступлений, особенно тяжких и особо тяжких, совершаемых организованными преступными группами, а также на раскрытии ранее совершенных преступлений. Наряду с этим, необходимо усилить меры по предотвращению правонарушений на железнодорожных объектах, используя потенциал региональных систем профилактики, и активизировать работу по борьбе с преступностью в общественных местах и среди несовершеннолетних.

Важным направлением в профилактике транспортных преступлений является формирование высокой правовой культуры и дисциплины всех участников перевозочного процесса на государственном уровне. Именно от осознанности и соблюдения установленных норм каждым лицом, задействованным в обеспечении безопасности движения и охране железнодорожной инфраструктуры, зависит успешность превентивных мер. Таким образом, воспитательная работа в этом контексте приобретает первостепенное значение.

В целях комплексного анализа представляется необходимым рассмотреть роль правоохранительных органов, поскольку их деятельность направлена

на обеспечение правопорядка, предупреждение и пресечение угроз безопасности объектов железнодорожной инфраструктуры.

Роль правоохранительных органов в обеспечении безопасности объектов железнодорожной инфраструктуры обусловлена их правовым статусом, функциями по охране общественного порядка и компетенцией в сфере предупреждения и пресечения правонарушений.

В первую очередь, именно правоохранительные органы наделены государством особыми полномочиями по применению принудительных мер, осуществлению оперативно-розыскной деятельности, проведению предварительного расследования и привлечению виновных к ответственности. Ни один иной субъект (включая транспортные организации) не обладает таким объемом публично-властных инструментов воздействия. Это собственным образом задает им ключевую роль в системе транспортной безопасности.

Помните, что безупречная железнодорожная инфраструктура, отнюдь не застрахована от повышенных рисков, которые в немалой степени криминальны: кражи, акты недобросовестного вмешательства, диверсионные проявления с подрывом железнодорожных объектов.

Но выявления и нейтрализации последних требуют специализированных компетенций - оперативной аналитики, работы с агентурной информацией, проведения следственных действий.

Так, по приговору суда гр. Т. признан виновным в совершении уголовного правонарушения, предусмотренного ч. 2 ст. 344 УК РК, и назначено ему наказание в виде лишения свободы сроком на 2 (два) года, с лишением права заниматься деятельностью, связанной с безопасностью движения на водном (морском) транспорте сроком на два года, с отбыванием наказания в учреждениях уголовно-исполнительной системы минимальной безопасности.

Из обстоятельств дела Т. находясь в акватории Капшагайского водохранилища с базы отдыха «Алтын Алма» расположенного по адресу: город Қонаев, дачный кооператив «Алтын Алма», улица Вишневая, №18, в нарушение требований подпункта 1) пункта 10 Правил пользования маломерными судами и базами (сооружениями) для их стоянок от 27 марта 2015 года (далее – Правила), выразившегося в несоблюдении требований пассажировместимости на маломерное судно (прогулочный катер марки «Pelds307F707»), принадлежащий ему на праве собственности и зарегистрированный в судовой книге – АЛК-2019, принял на борт пассажиров в количестве 8-9 человек для экскурсионной поездки.

Согласно судовому билету - AL0228 от 5 апреля 2022 года пассажировместимость данного прогулочного катера, с учетом судоводителя составляет 7 пассажиров. Из принятых на борт 8-9 пассажиров, трое расположились на сиденьях, установленных на борту судна, возле водительского кресла. Остальные не установленные следствием пассажиры в количестве 5-6 человек, при движении расположились в носовой части катера на мягких лежаках, предназначенных для принятия солнечного загара, что значительно ограничивала видимость для Т. при движении.

Несмотря на это, Т. при ограниченной видимости, включив музыку поплыл в сторону выполненного в виде замка белого дома, расположенного на побережье Капшагайского водохранилища возле автодорожного моста.

При этом, Т., будучи осведомлённым, что поблизости в воде на средствах для плавания находились купающиеся, в условиях ограниченной видимости, с включенной громкой музыкой на борту, без соблюдения мер предосторожности, пренебрегая правилами пользования маломерными судами, резко увеличивая скорость, начал движение вперед по направлению вышеуказанных купающихся лиц в воде.

Кроме того, Т. понимая, что помимо расположенных в носовой части пассажиров в количестве 5-6 лиц, видимость также ограничивалось тем, что на улице начало темнеть, допустив при этом небрежность, не предвидел возможности наступления общественно опасных последствий своих действий, хотя при должной внимательности и предусмотрительности должен был и мог предвидеть эти последствия, проплыв некоторое расстояние с приподнятой носовой частью катера, не услышав крики и подающих сигналов со стороны вышеуказанных лиц, находящихся в воде, совершил наезд на Б., который в свою очередь прямо по направлению катера сидя в носовой части своего двухместного плавучего средства, не успел спрыгнуть в воду и избежать столкновения, тем самым попал под винты мотора катера.

Вследствие наезда катера, Б. получил множество различных тяжких телесных повреждений и скончался по дороге при дальнейшей его транспортировке в городскую многопрофильную больницу города Қонаев.

Немаловажным является и фактор координации. Правоохранительные органы являются объединяющим звеном между разными субъектами - транспортными организациями, органами национальной безопасности, местными исполнительными органами, прокуратурой. Они обеспечивают обмен информацией и согласованность действий, единое реагирование на угрозу, что особенно критично в условиях нештатных ситуаций.

Их роль также обусловлена функцией профилактики. В силу законодательства о профилактике правонарушений именно правоохранительные органы обязаны выявлять возможные причины и условия, содействующие совершению правонарушений и вносить представления о том, какими путями устранить эти причины и условия. В контексте железнодорожной инфраструктуры это выражается в выявлении уязвимостей, недостатков охраны, нарушений регламентов эксплуатации.

Наконец, значимость их роли усиливается необходимостью обеспечения не только технической, но и общественной безопасности - защиты жизни и здоровья граждан, находящихся на объектах транспорта. Это придает их деятельности публично-правовой, приоритетный характер.

Ключевые направления можно структурировать следующим образом:

1. Оперативно-розыскные и превентивные меры. Прежде всего, мониторинг оперативной обстановки обусловлен динамичностью и

протяженностью железнодорожной сети, где угрозы могут возникать на любом участке и развиваться в кратчайшие сроки. Систематическое наблюдение позволяет своевременно фиксировать изменения обстановки, выявлять аномальные ситуации и принимать решения до наступления негативных последствий.

Выявление лиц и групп, потенциально причастных к преступлениям, является ключевым элементом профилактики, поскольку значительная часть противоправных деяний на транспорте носит подготовительный характер. Установление круга таких лиц, анализ их поведения и связей позволяет пресечь преступную деятельность на стадии подготовки, что соответствует принципу предупреждения правонарушений.

Проведение профилактических мероприятий (обходы, рейды, проверки уязвимых участков) обосновано наличием зон повышенного риска (станции, перегоны, объекты сигнализации и связи), где чаще всего совершаются правонарушения. Регулярное присутствие правоохранительных органов выполняет не только контрольную, но и сдерживающую функцию, снижая вероятность совершения противоправных действий.

«Работа с источниками информации и анализ криминогенных рисков обеспечивает формирование объективной картины угроз. Использование различных каналов информации (включая оперативные сведения и аналитические данные) позволяет выявлять причины и условия, способствующие правонарушениям, и вырабатывать адресные меры реагирования» [58].

Таким образом, указанные меры носят системный и взаимодополняющий характер, обеспечивая переход от реагирования на уже совершенные правонарушения к их предупреждению, что является необходимым условием обеспечения устойчивого и безопасного функционирования объектов железнодорожной транспортной инфраструктуры.

2. Аналитика и риск-ориентированный подход. Данный подход обеспечивают научно обоснованное и ресурсно-эффективное управление безопасностью, позволяя не только реагировать на уже совершенные правонарушения, но и предупреждать их за счет точечного воздействия на ключевые факторы риска. Прежде всего, формирование криминологического профиля угроз позволяет систематизировать сведения о наиболее типичных способах совершения правонарушений (хищения, повреждение путей, вмешательство в системы сигнализации), выявить закономерности их совершения, а также определить категории объектов и участков, подверженных повышенному риску. Такой профиль служит основой для приоритизации мер безопасности и концентрации ресурсов на наиболее уязвимых направлениях.

Использование данных, в том числе цифровых, для прогнозирования инцидентов обусловлено развитием современных технологий и возможностью обработки больших массивов информации (видеонаблюдение, системы мониторинга, базы данных правонарушений). Анализ этих данных позволяет

выявлять тренды, повторяющиеся сценарии и аномалии, что дает возможность заблаговременно прогнозировать вероятные угрозы и принимать превентивные меры.

«Выявление «слабых мест» инфраструктуры (неохраняемые участки, зоны с низким уровнем контроля) является необходимым элементом профилактики, поскольку именно такие зоны чаще всего используются для совершения противоправных действий. Их своевременное установление позволяет выработать адресные меры - усиление патрулирования, установка технических средств контроля, изменение режимов охраны» [59, с. 247].

3. Реагирование и пресечение правонарушений. Данные меры важны характер, обеспечивая оперативное устранение угроз, защиту объектов железнодорожной инфраструктуры и эффективное функционирование механизма правовой ответственности.

Прежде всего, оперативное прибытие на место происшествия и локализация угрозы продиктованы высокой степенью опасности объектов железнодорожного транспорта. Даже незначительное вмешательство может повлечь серьезные последствия (сбои движения, аварии), поэтому скорость реагирования напрямую влияет на предотвращение эскалации инцидента и снижение ущерба.

«Координация с работниками железной дороги (диспетчеры, службы безопасности) является необходимой, поскольку именно они владеют актуальной информацией о состоянии инфраструктуры, движении поездов и технологических процессах. Согласованные действия позволяют оперативно принимать решения (ограничение движения, отключение участков, изменение маршрутов) и обеспечивать безопасность» [60].

Обеспечение сохранности следов и доказательственной базы обусловлено задачами уголовного процесса. Надлежащее документирование ситуации, а также сбор и надлежащее оформление доказательств играют основополагающую роль в установлении обстоятельств совершения преступления и последующем привлечении виновных к ответственности. Пресечение противозаконных действий и задержание лиц, совершивших правонарушения, представляет собой главную задачу правоохранительных структур, гарантирующую применение принципа неотвратимости наказания. Эта деятельность не только восстанавливает общественный порядок, но и выполняет профилактическую функцию, уменьшая вероятность повторения подобных инцидентов в будущем.

4. Эффективное обеспечение безопасности объектов железнодорожной инфраструктуры напрямую зависит от сотрудничества различных ведомств, поскольку только объединение усилий, данных и полномочий разных участников позволяет создать надежную и действенную систему противодействия угрозам. Непрерывный обмен сведениями с транспортными предприятиями и службами безопасности имеет критическое значение, так как именно они располагают первичной информацией о состоянии инфраструктуры, рабочих процессах и возникающих происшествиях. Быстрое получение и

передача этих данных дает возможность правоохранительным органам оперативно реагировать на возникающие угрозы и принимать взвешенные решения.

Сотрудничество с Комитетом национальной безопасности, прокуратурой и местными органами власти продиктовано разделением сфер ответственности между государственными органами. К примеру, органы национальной безопасности занимаются противодействием угрозам государственной безопасности, прокуратура осуществляет надзор за соблюдением законности, а местные исполнительные органы отвечают за организацию мероприятий на соответствующей территории. Только скоординированные действия всех этих структур позволяют обеспечить всесторонность и результативность принимаемых мер реагирования и профилактики.

Участие в общих штабах и ситуационных центрах обеспечивает централизованное руководство в периоды кризисных и чрезвычайных ситуаций. Это позволяет оперативно собирать информацию, распределять ресурсы, формировать единые управленческие решения и избегать дублирования функций.

Проведение совместных учений и тренировок необходимо для отработки механизмов взаимодействия в условиях, максимально приближенных к реальным. Такие мероприятия помогают выявить недостатки в координации, повысить уровень готовности задействованных служб и обеспечить слаженность действий при возникновении экстренных ситуаций.

5. Контрольно-надзорные функции. Данные функции обеспечивают постоянный правовой контроль за состоянием безопасности объектов железнодорожной инфраструктуры, способствуют укреплению дисциплины и формируют превентивный механизм предупреждения правонарушений и аварийных ситуаций. Как справедливо отмечается в юридической литературе: «Прежде всего, проверка соблюдения требований транспортной безопасности направлена на выявление нарушений установленных норм и регламентов эксплуатации инфраструктуры. Поскольку железнодорожный транспорт относится к объектам повышенной опасности, любые отклонения от требований безопасности способны повлечь существенные риски. Регулярный контроль позволяет своевременно выявлять такие нарушения и предотвращать их последствия» [61].

Контроль за исполнением предписаний и устранением выявленных нарушений обусловлен необходимостью обеспечения реального, а не формального соблюдения требований законодательства. Само по себе выявление нарушений не гарантирует их устранения, поэтому последующий контроль выступает механизмом понуждения к приведению деятельности в соответствие с установленными стандартами безопасности и исключению повторных нарушений.

Участие в расследовании аварий и инцидентов с признаками правонарушений имеет принципиальное значение для установления причин

произошедших событий и оценки наличия в действиях должностных лиц или иных субъектов состава правонарушения. Данное обстоятельство дает возможность не только призвать к ответственности виновных, но также выполнив его, можно выявить системные недостатки (в техническом, организационном плане), которые необходимо устранить в целях недопущения аналогичных происшествий в будущем.

6. Применение современных технологий. Местом пробуждения как следует и толком отдохнувшей безопасной модели на объектах железнодорожной инфраструктуры является внедрение современных техник и технологий, обеспечивающее новый, неизмеримо более стрессоустойчивый уровень, переход к цифровой, проактивной модели управления рисками, основанной на автоматические данные и автоматике. Прежде всего, использование систем наблюдения, аналитики поведения и технологий распознавания позволяет поддерживать непрерывный контроль за объектами транспортной инфраструктуры, включая удаленные и протяженные участки [62, с. 145].

С помощью применения интеллектуальной аналитики возникает возможность без участия человека автоматом выявлять подозрительные действия, аномальное поведение и потенциальные угрозы, что существенно снижает зависимость от человеческого фактора и значительно ускоряет процесс принятия решения.

Несомненно, интеграция с цифровыми платформами мониторинга (ситуационные центры, базы данных) обеспечивает консолидацию информации из различных источников в единую систему. Такое решение дает возможность в режиме реального времени отслеживать ситуацию, сопоставлять информацию, выявлять взаимосвязи, быстро координировать действия различных служб. Этот подход повышает управляемость процессами и эффективность межведомственного взаимодействия. Применение мобильных средств фиксации и контроля правонарушений (переносные аппараты, планшеты, аппаратура фото- и видеофиксации) предоставляет возможность быстрого документирования правонарушений непосредственно на месте их совершения. Это влияет на улучшение качества доказательственной базы, ускорение процесса реагирования и уменьшение временных затрат на доведение информации.

7. Профилактика и правовое информирование. Одним из важнейших элементов системы обеспечения безопасности в сфере транспортной безопасности, в частности, является профилактика, правовое информирование, что как раз не только снижает уровень правонарушений.

8. Праворазъяснительная работа с гражданами и работниками транспорта прежде всего направлена на повышение обще правовой осведомленности о требованиях транспортной безопасности и возможных негативных последствиях за их несоблюдение. Такие действия как информирование о правилах поведения на объектах, относящихся к железнодорожному транспорту, о социальной ответственности за противоправные действия, а также о тех действиях, которые

необходимо осуществить в случае возникновения угроз, способствуют снижению числа преступлений, совершаемых по неосторожности либо из-за правовой неграмотности. Формирование нетерпимости к различного рода правонарушениям на транспорте имеет принципиально важное превентивное значение, поскольку явное общественное осуждение противоправных деяний является дополнительным сдерживающим фактором. Формирование климата откровенного неприятия краж, вандализма и вмешательства в работу инфраструктуры укрепляет дисциплину и повышает уровень общественной безопасности. Вход граждан в процесс информирования о подозрительных фактах расширяет возможности правоохранительных органов по выявлению угроз, особенно в протяженных и менее контролируемых участках железнодорожной сети. Граждане сами и пособники транспорта выступают в качестве дополнительных источников информации, позволяя заблаговременно выявлять потенциально опасные моменты и предотвращать правонарушения на ранней стадии.

Специальные меры предупреждения криминальных проявлений на объектах железнодорожной транспортной инфраструктуры — это четко определенная система реагирования на конкретные криминогенные факторы, обусловленные спецификой транспортной сферы, а также направлены на недопущение сокращения возможно за счет воздействия на все стадии преступного процесса.

На разные стадии преступного процесса действуют разные меры: оперативно-розыскные, административно-правовые и технические по своей природе, виктимологические по содержанию, а по роли правоохранительных органов и транспортных организаций - двойные, действия первых можно отнести к мерам предупреждения, а вторых - к мерам, последующими за процессом закономерного сдерживания. При этом свое ключевое значение имеет адресность таких мер, их практическая направленность, их ориентация на устранение конкретных причин и конкретных условий, совершающих преступления.

Особую степень значимости не просто приобретает, а в наивысшей степени обретает развитие межведомственного взаимодействия, внедрение современных технологий, повышение профессиональной подготовки кадров и усиление профилактической работы как среди работников транспорта, так и среди населения.

Таким образом, внедрением целенаправленных мер предупреждения не только повышается результативность борьбы с преступностью, но и создается прочная система защиты безопасности, сфокусированная на охране объектов железнодорожной инфраструктуры, интересов государства и интересов общества в целом.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Проведенное диссертационное исследование, посвященное криминологическому обеспечению безопасности объектов железнодорожной транспортной инфраструктуры, позволило всесторонне проанализировать современное состояние преступности в данной сфере, выявить ее ключевые особенности, причины и условия, а также определить эффективные направления противодействия и предупреждения.

В ходе исследования установлено, что железнодорожная транспортная инфраструктура представляет собой один из важнейших элементов государственной системы, обеспечивающий устойчивое функционирование экономики, развитие транзитного потенциала и удовлетворение потребностей населения в перевозках. Вместе с тем ее специфика - протяженность, высокая концентрация материальных ценностей, интенсивный пассажиропоток и наличие множества технически сложных объектов - предопределяет повышенный уровень уязвимости к криминальным посягательствам.

Анализ криминогенной ситуации показал, преступность на объектах железнодорожной транспортной инфраструктуры проявляет несколько устойчивых тенденций: рост количественных показателей, высокая латентность, значительная доля имущественных преступлений, а также распространение преступлений, сопряженных с незаконным оборотом наркотических средств, оружия и прочих запрещенных предметов. При этом наблюдается и усложнение способов совершения преступлений, их адаптация к современным условиям, в том числе и с использованием цифровых технологий, а также рост организованного характера противоправной деятельности.

Особенности рассматриваемого вида преступности обусловлены как объективными, так и субъективными факторами. К числу объективных факторов относятся: мобильность транспортной системы, позволяющая преступникам быстро скрываться; концентрация грузов и материальных ценностей; наличие удаленных и недостаточно контролируемых участков; возможность использования транспорта для перемещения запрещенных предметов. Субъективные факторы выражаются в недостаточном уровне профессиональной подготовки отдельных работников, нарушениях служебной дисциплины, а также в недостаточной эффективности организационно-управленческих решений.

Исследование уголовно-правовых аспектов показало, что действующее законодательство Республики Казахстан в целом формирует правовую основу для противодействия преступлениям на транспорте, однако требует дальнейшего совершенствования.

В частности, выявлена необходимость уточнения диспозиций отдельных норм, расширения их применения на более широкий круг общественно опасных деяний, а также усиления превентивной направленности уголовного закона за счет использования конструкций составов создания опасности. Это позволит

повысить эффективность правоприменительной практики и устранить существующие проблемы квалификации.

В рамках исследования обоснована необходимость формирования комплексной системы предупреждения преступности, включающей:

- общесоциальные меры, направленные на улучшение социально-экономических условий, повышение уровня правосознания и развитие кадрового потенциала;
- специально-криминологические меры, ориентированные на выявление и нейтрализацию конкретных криминогенных факторов;
- технические меры, связанные с внедрением современных средств контроля и мониторинга;
- виктимологические меры, направленные на снижение уязвимости потенциальных потерпевших.

Особое внимание уделено роли правоохранительных органов, которые выступают центральным звеном системы обеспечения безопасности. Их деятельность должна строиться на основе комплексного подхода, включающего: оперативно-розыскные мероприятия, аналитическую работу, контрольно-надзорные функции, использование современных технологий, а также профилактическую деятельность. При этом важным условием эффективности является переход к риск-ориентированной модели, предполагающей концентрацию ресурсов на наиболее уязвимых участках и направлениях.

Установлено, что эффективное противодействие преступности невозможно без налаженного межведомственного взаимодействия.

Кроме того, формирование правовой культуры, повышение уровня осведомленности и вовлечение граждан в процесс обеспечения безопасности способствуют снижению уровня преступности и формированию устойчивой системы общественного контроля.

На основе проведенного исследования сформулированы предложения, направленные на:

- совершенствование уголовного законодательства;
- повышение эффективности деятельности правоохранительных органов;
- развитие межведомственного взаимодействия;
- внедрение современных технологий;
- усиление профилактической работы.

В целом следует отметить, что обеспечение безопасности объектов железнодорожной транспортной инфраструктуры является сложной и многоаспектной задачей, требующей системного подхода, научного обоснования и постоянного совершенствования.

Таким образом объекты железнодорожной транспортной инфраструктуры подвержены воздействию широкого спектра внешних и внутренних угроз, различающихся по своему характеру, источникам возникновения и степени общественной опасности. Их многообразие требует комплексного подхода к

обеспечению безопасности и постоянного совершенствования мер профилактики и защиты.

Указанные угрозы создают риски не только для отдельных объектов железнодорожного транспорта и участников перевозочного процесса, но и способны негативно влиять на устойчивое функционирование всей транспортной системы государства.

Криминологическое обеспечение безопасности объектов железнодорожной транспортной инфраструктуры возможно лишь при условии формирования интегрированной, риск-ориентированной и технологически оснащенной системы, основанной на превентивных принципах, межведомственной координации и активном участии всех субъектов профилактики.

Реализация указанных подходов позволит не только снизить уровень преступности, но и обеспечить устойчивое функционирование транспортной системы, защиту прав и законных интересов граждан и укрепление национальной безопасности Республики Казахстан.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

- 1 Конституция Республики Казахстан (принята на республиканском референдуме 15 марта 2026 г.). [Электронный ресурс] // Режим доступа: https://prg.kz/document/?doc_id=35502996&pos=36;171 (дата обращения: 20.04.2026).
- 2 Послание Президента народу Казахстана «Казахстан в эпоху искусственного интеллекта: актуальные задачи и их решения через цифровую трансформацию» (8 сентября 2025 г.). [Электронный ресурс] - Режим доступа: https://tengrinews.kz/kazakhstan_news/poslanie-tokaeva-2025-polnyiyy-tekst-580124/?utm_source=chatgpt.com (дата обращения: 20.04.2026).
- 3 Бакишев К.А. Система транспортных правонарушений в новом УК Республики Казахстан [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/sistema-transportnyh-pravonarusheniy-v-novom-uk-respubliki-kazahstan> (дата обращения: 20.04.2026).
- 4 Столбина Л.В., Александров А. Н., Быхтина Н.В. Международный опыт решения стратегических вопросов по обеспечению безопасности на железнодорожном транспорте (на примере Нидерландов) [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/mezhdunarodnyy-opyt-resheniya-strategicheskikh-voprosov-po-obespecheniyu-bezopasnosti-na-zheleznodorozhnom-transporte-na-primere> (дата обращения: 20.04.2026).
- 5 Методическое пособие по курсу подготовки специалистов по безопасности дорожного движения на автомобильном транспорте: учеб. пособие / под ред. И.А. Венгерова. - М.: ННПФ Трансконсалтинг, 2000. [Электронный ресурс] - Режим доступа: <https://topbdd.ru/z/upm2001.pdf?ysclid=mnpl9e946e488315075> (дата обращения: 20.04.2026).
- 6 Интернет-портал правовой статистики Комитета по правовой статистике и специальным учетам Генеральной прокуратуры Республики Казахстан. [Электронный ресурс] - Режим доступа: <https://qamqor.gov.kz/crimestat/statistics> (дата обращения: 20.04.2026).
- 7 Двое иностранных граждан осуждены за попытку ввоза 770 кг героина. [Электронный ресурс] - Режим доступа: <https://www.gov.kz/memleket/entities/gtp/press/news/details/1056287?lang=ru&ysclid=mo7ycavb2q173180091> (дата обращения: 20.04.2026).
- 8 Закон Республики Казахстан от 23 апреля 2014 года «Об органах внутренних дел Республики Казахстан [Электронный ресурс] - Режим доступа: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z1400000199> (дата обращения: 20.04.2026).
- 9 Пичугин В.А. Организация деятельности линейных органов внутренних дел на железнодорожном транспорте по обеспечению общественного

- порядка и безопасности: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. - Москва, 1999. - 24 с.
- 10 Закон Республики Казахстан от 21 сентября 1994 г. «О транспорте в Республике Каз Казахстан. [Электронный ресурс] - Режим доступа: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z940007000> (дата обращения: 20.04.2026).
 - 11 Уголовный кодекс Республики Казахстан от 3 июля 2014 года Казахстан. [Электронный ресурс] - Режим доступа: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/K140000022> (дата обращения: 20.04.2026).
 - 12 Закон Республики Казахстан от 8 декабря 2001 г. «О железнодорожном транспорте» Казахстан. [Электронный ресурс] - Режим доступа: https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z010000266_ (дата обращения: 20.04.2026).
 - 13 Айдарова А.Б. Оценка эколого-экономической безопасности железнодорожного транспорта (на примере Южно-Казахстанской области) // Автореферат дис. канд. экон, наук. – Алматы, 2008. -27с.
 - 14 Абеева Д., Возняк О. Уголовная ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспорта в свете принятия нового Уголовного кодекса Республики Казахстан [Электронный ресурс] - Режим доступа: <http://repository.kazguu.kz/browse?type=author&value=%D0%92%D0%BE%D0%B7%D0%BD%D1%8F%D0%BA%2C+%D0%9E.%D0%90> (дата обращения: 20.04.2026).
 - 15 Нудельштейн А.М. Расследование хищений имущества пассажиров на железнодорожном транспорте. Автореферат дис. канд. юрид. наук. – М., 2008. - 24 с.
 - 16 Мигда Н.С., Дмитриев С.Н., Рзун И.Г. Проблемы правового регулирования системы обеспечения транспортной безопасности коллективная монография. — Москва: Спутник+, 2017. - 99 с.
 - 17 Федеральный закон США «О борьбе с преступностью» 1990 г. («Crime Control Act of 1990»). [Электронный ресурс] - Режим доступа: https://translated.turbopages.org/proxy_u/en-ru.ru.8ee6a359-69e6d53f-025f0e8b-74722d776562/https/en.wikipedia.org/wiki/Crime_Control_Act_of_19 (дата обращения: 20.04.2026).
 - 18 Плеханов П.А. Обеспечение безопасности движения на железнодорожном транспорте в международном сообщении: отечественный опыт и зарубежная практика // Развитие элементной базы и совершенствование методов построения устройств железнодорожной автоматики и телемеханики. - 2014. - № 1. - С. 31-38.
 - 19 Железнодорожный транспорт в США [Электронный ресурс]. Режим доступа: Железнодорожный транспорт в США. Режим доступа: <https://ru.wikipedia.org/wiki/> (дата обращения: 20.04.2026).
 - 20 Уголовный кодекс Федеративной Республики Германии в редакции от 13 ноября 1998 г. [Электронный ресурс]. Режим доступа:

https://kartaslov.ru/%D0%BA%D0%BD%D0%B8%D0%B3%D0%B8/%D0%A3%D0%B3%D0%BE%D0%BB%D0%BE%D0%B2%D0%BD%D1%8B%D0%B9_%D0%BA%D0%BE%D0%B4%D0%B5%D0%BA%D1%81_%D0%A4%D0%B5%D0%B4%D0%B5%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B8%D0%B2%D0%BD%D0%BE%D0%B9_%D0%A0%D0%B5%D1%81%D0%BF%D1%83%D0%B1%D0%BB%D0%B8%D0%BA%D0%B8_%D0%93%D0%B5%D1%80%D0%BC%D0%B0%D0%BD%D0%B8%D0%B8/8 (дата обращения: 20.04.2026).

- 21 Уголовный кодекс Франции: Принят в 1992 году [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://constitutions.ru/?p=25017&ysclid=mo7ymr1xco745883477> (дата обращения: 20.04.2026).
- 22 Директива Европейского Парламента и Совета Европейского Союза 2004/49/ЕС от 29 апреля 2004 г. о безопасности железных дорог Сообщества, изменяющая Директиву Совета 95/18/ЕС о лицензировании железнодорожных предприятий и Директиву 2001/14/ЕС о распределении пропускной способности железнодорожной инфраструктуры, взимании сборов за пользование железнодорожной инфраструктурой и сертификации безопасности (Директива о железнодорожной безопасности) (документ утратил силу). [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://base.garant.ru/2570430/> (дата обращения: 20.04.2026).
- 23 Опыт обеспечения безопасности на транспорте в разных странах. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.fcr-pbdd.ru/experience/212/23640/> (дата обращения: 20.04.2026).
- 24 Колодяжный К. Н. Практика правового регулирования обеспечения безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта в странах Европейского Союза // Транспортное право и безопасность. – 2016. – № 11(11). – С. 52–56.
- 25 Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://base.garant.ru/12125267/> (дата обращения: 20.04.2026).
- 26 Уголовный кодекс Российской Федерации" от 13.06.1996 N 63-ФЗ [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_10699/?ysclid=mnpls7u83e6928587
- 27 Уголовный кодекс Республики Узбекистан от 22 сентября 1994 года [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://prg.kz/document/?doc_id=30421110 (дата обращения: 20.04.2026).
- 28 Бакишев К.А. Нормативное постановление Верховного суда Республики Казахстан «О практике применения судами уголовного законодательства по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» от 29 июня 2011 года и уголовный закон [Электронный ресурс]. Режим доступа:

- <https://cyberleninka.ru/article/n/normativnoe-postanovlenie-verhovnogo-suda-respubliki-kazahstan-o-praktike-primeneniya-sudami-ugolovnogozakonodatelstva-po-delam-o> (дата обращения: 20.04.2026).
- 29 Борчашвили И.Ш. Комментарий к Уголовному кодексу Республики Казахстан. - Алматы: Жеты Жаргы, 2022. - Т. 3. - 1100 с.
 - 30 Колчин М.М. Уголовно-правовое обеспечение безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта: автореферат дис. ... кандидата юридических наук. - Москва, 2009. - 26 с.
 - 31 Проценко С.В. Уголовно-правовая борьба с приведением в негодность и блокированием транспортных средств или путей сообщения: автореферат дис. ... кандидата юридических наук. - Владивосток, 2004. - 27 с..
 - 32 Зокоев В.А., Ермилов П.А. Правоотношения в области обеспечения транспортной безопасности. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/pravootnosheniya-v-oblasti-obespecheniya-transportnoy-bezopasnosti> (дата обращения: 21.04.2026).
 - 33 Данилов Е.П. Автомобильные дела: административные, уголовные, гражданские, экспертизы. - М., 2004. – 388 с.
 - 34 Коришева И.В. Уголовно-правовое обеспечение безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта: автореферат дис. ... кандидата юридических наук. - Москва, 2009. - 26 с.
 - 35 Кудрявцев В.Н. Общая теория квалификации преступлений. - Москва: Юрист, 2006. – 301 с.
 - 36 Уголовно-правовая борьба с приведением в негодность и блокированием транспортных средств или путей сообщения: диссертация ... кандидата юридических наук. - Хабаровск, 2004. - 271 с.
 - 37 Саркисова В.Г. О квалификации преступлений против безопасности объектов транспортной инфраструктуры [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/o-kvalifikatsii-prestupleniy-protiv-bezopasnosti-obektov-transportnoy-infrastruktury> (дата обращения: 21.04.2026).
 - 38 Пикуров Н.И. Комментарий к судебной практике квалификации преступлений на примере норм с бланкетными диспозициями. - М., - 2009. – 448 с.
 - 39 Чучаев А.И. Транспортные преступления: проблемы механизма, квалификации и наказания: дис. ... д-ра юрид. наук. М., 1990. – 511 с.
 - 40 Бакишев К.А. Система транспортных правонарушений в новом УК Республики Казахстан [Электронный ресурс]. Режим доступа: Lex Russica. 2015. №4. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sistema-transportnyh-pravonarusheniy-v-novom-uk-respubliki-kazahstan> (дата обращения: 21.04.2026).
 - 41 Ожегов, С.И., Шведова, Н.Ю. Толковый словарь русского языка: 80 000 слов и фразеологических выражений / Русская академия наук. Институт

- русского языка им. В.В. Виноградова. - 4-е изд., доп. - М.: ООО «ИТИ Технологии», 2003. - 944 с.
- 42 Плешаков В.А. Угрозы криминологической безопасности: системный анализ современного состояния [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/ugrozy-kriminologicheskoy-bezopasnosti-sistemnyy-analiz-sovremennogo-sostoyaniya> (дата обращения: 21.04.2026).
 - 43 Ракишева А.К. Анализ Закона Республики Казахстан «О железнодорожном транспорте» и практика его применения [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/analiz-zakona-respubliki-kazahstan-o-zheleznodorozhnom-transporte-i-praktika-ego-primeneniya> (дата обращения: 20.04.2026).
 - 44 Габдрахманов А.Ш. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта (уголовно-правовые и криминологические аспекты): дис. ... канд. юрид. наук. - Казань, 2007. - 193 с.
 - 45 Шелухин Н.Л. Транспортная инфраструктура [Электронный ресурс]. Режим доступа:
 - 46 Кусаинова А.К., Назаркулова Л.Т. Правовое регулирование транспортно-транзитных отношений в Казахстане // Вестник Института законодательства и правовой информации Республики Казахстан. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/pravovoe-regulirovanie-transportno-tranzitnyh-otnosheniy-v-kazahstane> (дата обращения: 21.04.2026).
 - 47 Антонова Р.А. Ответственность пешехода при дорожно-транспортном происшествии. [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://vuzlit.com/792801/antonova_rimma_andreevna_otvetstvennost_pesheh_oda_dorozhno_transportnom_proisshestvii_almanah_sovremennoy?ysclid=mo7zpkxlzs927993323 (дата обращения: 21.04.2026).
 - 48 Дроздова Е.А. Детерминанты преступлений на транспорте и меры профилактики // Транспортное право и безопасность. 2025. № 1 (53). С. 58-65.
 - 49 Бабенко С. В. Особенности прокурорского надзора за расследованием преступлений на железнодорожном транспорте // Российская юстиция. - 2021. - № 1. – С. 40-43.
 - 50 Коробеев А.И. Современные вызовы транспортной преступности. - Владивосток: Дальний Восток, - 2023. - 202 с.
 - 51 Нугманов Б.Б. Понятие и содержание безопасности на транспорте в транспортном праве Казахстана // Вестник Академии Генеральной прокуратуры Российской Федерации. - 2016. – №1. - С. 87-90.
 - 52 Алдияров Е., Ерланұлы Қ. Профилактика правонарушений на объектах транспорта. - Актөбе: Ақтөбінский юридический институт Министерства внутренних дел Республики Казахстан имени М. Букенбаева, 2025. – 86 с.

- 53 Уголовно-процессуальный кодекс Республики Казахстан от 4 июля 2014 года №231-V. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/K1400000231> (дата обращения: 19.04.2026).
- 54 Семенцова И.А., Федорова Е.А. Криминологические аспекты обеспечения транспортной безопасности и профилактики преступности в сфере транспорта [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/kriminologicheskie-aspekty-obespecheniya-transportnoy-bezopasnosti-i-profilaktiki-prestupnosti-v-sfere-transporta> (дата обращения: 20.04.2026).
- 55 Козаченко К.В. Криминология: учебник и практикум для бакалавриата и специалитета. - М.: Издательство Юрайт, 2019. - 277 с.
- 56 Грибунов О.П. К вопросу о противодействии преступлениям, совершаемым на объектах транспорта [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/k-voprosu-o-protivodeystvii-prestupleniyam-sovershaemym-na-obektah-transporta> (дата обращения: 20.04.2026).
- 57 Грибунов О.П. Применение технологий профайлинга в деятельности правоохранительных органов по выявлению, пресечению и предупреждению преступлений на объектах транспортной инфраструктуры [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/primenenie-tehnologiy-profaylinga-v-deyatelnosti-pravoohranitelnyh-organov-po-vyyavleniyu-presecheniyu-i-preduprezhdeniyu-1> (дата обращения: 20.04.2026).
- 58 Гудков Ю.А., Сенин И.Н., Филина Н.В., Квак Ю.П. Юридическая ответственность за правонарушения в сфере транспортной безопасности [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/yuridicheskaya-otvetstvennost-za-pravonarusheniya-v-sfere-transportnoy-bezopasnosti> (дата обращения: 20.04.2026).
- 59 Корягина С.А. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств // Молодой ученый. - 2020. - № 23 (313). - С. 245-249.
- 60 Ивушкина О.В. Криминологический анализ состояния преступности на объектах обслуживания Восточно-Сибирской железной дороги // Российский следователь. - 2020. - № 6. - С. 45-49.
- 61 Дмитриев С.Н. О применении риск-ориентированного подхода при организации контроля в сфере обеспечения транспортной безопасности [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/o-primenenii-risk-orientirovannogo-podhoda-pri-organizatsii-kontrolya-v-sfere-obespecheniya-transportnoy-bezopasnosti> (дата обращения: 20.04.2026).
- 62 Осинцева А.К. Прокурорский надзор за соблюдением перевозчиком законодательства о транспортной безопасности на железнодорожном транспорте // Молодой ученый. - 2020. - № 40 (330). - С. 146-149.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

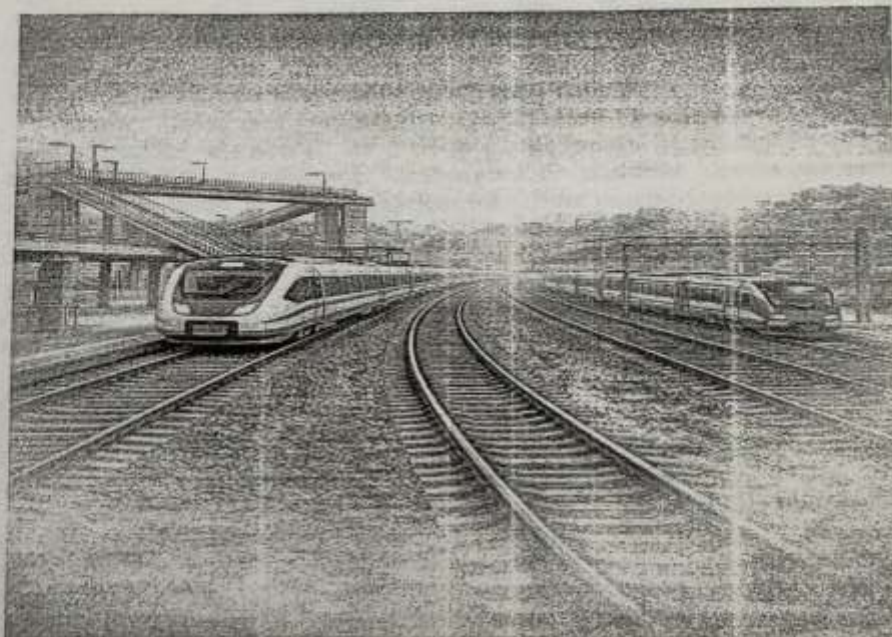
**ПАМЯТКА ПО ПРОФИЛАКТИКЕ НАРУШЕНИЙ
НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ**

(для пассажиров, работников железнодорожного транспорта,
сотрудников транспортной прокуратуры)

**АКАДЕМИЯ ПРАВООХРАНИТЕЛЬНЫХ ОРГАНОВ
ПРИ ГЕНЕРАЛЬНОЙ ПРОКУРАТУРЕ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН**

**ГЛАВНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ПРОКУРАТУРА
РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН**

**ПАМЯТКА ПО ПРОФИЛАКТИКЕ НАРУШЕНИЙ
НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ**
(для пассажиров, работников железнодорожного транспорта,
сотрудников транспортной прокуратуры)



Подготовил: магистрант академии
Правоохранительных органов при ГП
Жасар Самат Қожанбердыұлы

Введение

Железнодорожный транспорт относится к объектам повышенной опасности, поэтому нарушение установленных правил эксплуатации железнодорожного транспорта и правил поведения граждан на объектах железнодорожной инфраструктуры, предусмотренных законодательством Республики Казахстан и нормативными актами железнодорожных организаций, создает реальную угрозу жизни и здоровью людей.

Согласно статистическим данным Комитета по правовой статистике и специальным учетам Генеральной прокуратуры Республики Казахстан за 2024-2025 годы было зарегистрировано свыше 1,7 тыс. уголовных правонарушений, основным видом среди которых - кража чужого имущества (24%), незаконное ношение или сбыт холодного оружия (20%). Выявлено более 53 тыс. административных правонарушений, связанных с нарушением установленных правил эксплуатации железнодорожного транспорта и правил поведения граждан на объектах железнодорожной инфраструктуры¹.

Таким образом, уровень травматизма, дорожно-транспортных происшествий, а также выявляемых уголовных и административных правонарушений подтверждает необходимость усиления профилактической работы, повышения правовой культуры населения и информирования граждан о правилах безопасного поведения на объектах железнодорожной инфраструктуры. Соблюдение установленных требований является ключевым условием предупреждения правонарушений, сохранения жизни и здоровья людей, а также обеспечения бесперебойной и безопасной работы железнодорожного транспорта.

В связи с этим разработана памятка по профилактике нарушений на железнодорожном транспорте предназначенная для:

- для информирования граждан и пассажиров о правилах безопасного поведения на объектах железнодорожной инфраструктуры и формирования культуры безопасного поведения на железнодорожном транспорте;
- для работников железнодорожного транспорта с целью повышение уровня профессиональной ответственности, обеспечения безопасной эксплуатации объектов железнодорожной инфраструктуры и бесперебойного движения поездов;
- для сотрудников правоохранительных органов в целях повышения эффективности профилактической деятельности, своевременного выявления и пресечения правонарушений, обеспечения общественного порядка на объектах железнодорожной инфраструктуры, предупреждения травматизма и укрепления транспортной безопасности.

¹ Интернет-портал правовой статистики Комитета по правовой статистике и специальным учетам Генеральной прокуратуры Республики Казахстан. [Электронный ресурс] - Режим доступа: <https://qamqor.gov.kz/crimestat/statistics>

1. ОБЯЗАННОСТИ ПАССАЖИРОВ

Нарушение установленных правил поведения и безопасности на объектах железнодорожной инфраструктуры - нахождение на путях, переход в неустановленных местах, приближение к поезду.

1. При нахождении на объектах железнодорожной инфраструктуры следует:

- передвижение осуществлять только по специально предназначенным проходам, пешеходным переходам, мостам и тоннелям;
- на платформе стоять за ограничительной линией и подходить к краю только после полной остановки поезда;
- в ожидании поезда, находясь на платформе, не устраивать игр и других развлечений (фото, видеосъемка) с выходом на железнодорожный путь.

2. При переходе железнодорожных путей надо:

- остановиться перед переходом, посмотреть по сторонам и убедиться в отсутствии приближающегося поезда;
- переходить только в установленных местах;
- пользоваться переходными мостами, пешеходными настилами и переездами, обращать внимание на указатели, прислушиваться к подаваемым звуковым сигналам.

3. При посадке и высадке не следует:

- пытаться войти в вагон или выйти из него во время движения поезда;
- выходить на междупутье сразу после проследования поезда, убедиться в отсутствии поезда встречного направления;
- самовольно проезжать в грузовых поездах, на крышах и подножках вагонов, переходных площадках и в тамбурах вагонов;
- подлезать под вагоны стоящего состава.

4. При наличии предметов (сумки, коробки и иные вещи) запрещается:

- бросать их в сторону движущегося поезда или на железнодорожные пути.
- оставлять их без присмотра на вокзалах и платформах;
- подкладывать на рельсы;
- прикасаться к посторонним или подозрительным предметам и немедленно сообщать работникам станции или сотрудникам полиции.

5. При проезде на объектах железнодорожной инфраструктуры запрещено:

- самовольный проезд в грузовых поездах, на крышах и подножках вагонов, переходных площадках и в тамбурах вагонов;
- проходить по железнодорожному переезду при запрещающем сигнале светофора, переездной сигнализации независимо от положения и наличия шлагбаума;

Соблюдение установленных правил поведения на объектах железнодорожной инфраструктуры является обязанностью каждого гражданина

и необходимым условием обеспечения общественной и транспортной безопасности.

За нарушение правил поведения на объектах железнодорожной инфраструктуры предусмотрена административная ответственность в соответствии Кодексом Республики Казахстан об административных правонарушениях, в частности, за:

- переход железнодорожных путей в неустановленных местах;
- нахождение граждан на железнодорожных путях и в служебных зонах;
- нарушение правил безопасности на станциях, платформах и переездах;
- создание помех движению поездов;
- повреждение железнодорожного имущества и инфраструктуры и т.п.

За указанные нарушения предусмотрены предупреждение либо административные штрафы.

Справочно:

Статья 559. Нарушение правил, обеспечивающих безопасность движения на железнодорожном транспорте.

Статья 560. Нарушение правил использования средств железнодорожного транспорта.

II. ОСНОВНЫЕ ОБЯЗАННОСТИ РАБОТНИКОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА:

Работники железнодорожного транспорта обязаны строго соблюдать требования нормативных правовых актов Казахстана, технологических регламентов и внутренних инструкций по безопасности движения.

Обязанности работников железнодорожного транспорта включают:

- строгое соблюдение правил безопасности, технической эксплуатации, движения поездов и сигнализации;
- соответствие квалификационным требованиям, предъявляемым к их должностям;
- контроль за соблюдением технических и квалификационных требований другими участниками перевозочного процесса;
- выполнение действий, направленных на обеспечение безопасности и бесперебойности движения, а также предотвращение аварийных ситуаций.

Работники железнодорожного транспорта обязаны:

- обеспечивать исправное техническое состояние инфраструктуры, оборудования и подвижного состава в пределах своей компетенции - своевременное выявление и устранение неисправностей позволяет предотвратить аварийные ситуации, сход подвижного состава и иные происшествия, способные повлиять на безопасность движения поездов.
- соблюдать технологическую дисциплину и установленные регламенты работы - выполнение утвержденных правил обеспечивает согласованность действий всех служб железнодорожного транспорта, минимизирует

человеческий фактор и снижает риск возникновения нарушений при организации движения поездов.

- незамедлительно принимать меры при выявлении неисправностей, создающих угрозу безопасности движения - оперативное реагирование на любые отклонения от нормальной работы инфраструктуры и оборудования позволяет своевременно устранить потенциальную опасность и предотвратить наступление тяжких последствий.

- обеспечивать контроль за соблюдением гражданами правил поведения на объектах железнодорожной инфраструктуры - работники железнодорожных организаций являются первыми лицами, обеспечивающими профилактику травматизма, предупреждение правонарушений и недопущение нахождения посторонних лиц в опасных зонах, что напрямую влияет на безопасность движения поездов.

- использовать средства индивидуальной защиты и соблюдать требования охраны труда - соблюдение норм охраны труда снижает риск производственного травматизма, обеспечивает безопасность самих работников и предотвращает ситуации, которые могут повлечь остановку технологических процессов и нарушение движения поездов.

Обязанности работников железнодорожного транспорта Республики Казахстан формируются на основании нескольких основных нормативных правовых актов:

1. Законодательство Республики Казахстан от 8 декабря 2001 года «О железнодорожном транспорте»

Статья 32-1 устанавливает, что требования по безопасности к участникам перевозочного процесса и вспомогательным службам железнодорожного транспорта определяются следующими документами, которые работники обязаны соблюдать:

- Правила безопасности на железнодорожном транспорте;
- Правила технической эксплуатации железнодорожного транспорта;
- Инструкция по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте;
- Инструкция по сигнализации на железнодорожном транспорте.

Статья 32-2 предусматривает, что участники перевозочного процесса и вспомогательные службы железнодорожного транспорта несут ответственность за нарушение требований по безопасности, повлекшее вред жизни и здоровью человека, окружающей среде или ущерб имуществу.

2. Приказ и.о. Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 20 сентября 2010 года №424 «Об утверждении Перечня должностей (профессий) работников железнодорожного транспорта и квалификационных требований, предъявляемых к ним»

Данный приказ утверждает Перечень должностей (профессий) работников железнодорожного транспорта и квалификационные требования, предъявляемые к ним. Это означает, что работники обязаны соответствовать

установленным квалификационным требованиям для своих должностей и профессий.

3. Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 26 марта 2015 года №334 «Об утверждении Правил безопасности на железнодорожном транспорте»

Данные Правила устанавливают общие требования к обеспечению безопасности движения и утверждают обязанность участникам перевозочного процесса и вспомогательные службы железнодорожного транспорта обеспечивать безопасность перевозочного процесса и соблюдение требований действующего законодательства в сфере железнодорожного транспорта.

Также в правилах предусматривается обеспечение безопасности включает укомплектование и расстановку кадров в соответствии с вышеупомянутым Перечнем должностей, а также профессиональный отбор кандидатов на должности, связанные с движением поездов.

4. Приказ Министра национальной экономики Республики Казахстан от 6 января 2021 года №3 «Об утверждении типовых регламентов оказания услуг с четким порядком действий сотрудников субъектов естественных монополий»

Данный приказ содержит косвенные указания на обязанности работников, управляющих железнодорожной сетью. Например, он устанавливает, что субъект естественной монополии:

- не допускает на магистральную железнодорожную сеть подвижной состав, не соответствующий требованиям Правил технической эксплуатации железнодорожного транспорта (пункт 13). Это возлагает на соответствующих работников обязанность контроля;
- останавливает движение подвижного состава при выявлении несоответствия техническим и технологическим требованиям (пункт 14);
- не допускает персонал потребителя (перевозчика) к перевозочному процессу при выявлении несоответствия персонала квалификационным требованиям (пункт 15). Это прямая обязанность работников, ответственных за допуск к перевозочному процессу, по контролю за квалификацией других работников;
- осуществляет централизованное управление движением поездов, обеспечивая исправное и бесперебойное функционирование магистральной железнодорожной сети (пункты 17, 18).

К подзаконным правовым актам, регламентирующим обязанности работников железнодорожного транспорта, также относятся:

- Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 30 апреля 2015 года «Об утверждении Правил технической эксплуатации железнодорожного транспорта»;
- Приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 19 мая 2011 года «Об утверждении Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте»;

- Приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 18 апреля 2011 года «Об утверждении Инструкции по сигнализации на железнодорожном транспорте»;

- Приказ и.о. Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 12 мая 2011 года «Об утверждении Правил технической эксплуатации, обслуживания и ремонта железнодорожных путей»;

- Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 30 января 2015 года «Об утверждении Правил нахождения пассажиров, граждан и размещения объектов в зонах повышенной опасности железнодорожного транспорта, проведения в них работ, проезда и перехода через железнодорожные пути»;

- Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 30 апреля 2015 года «Об утверждении Правил взаимодействия Национальной железнодорожной компании и перевозчиков с государственными органами при осуществлении перевозок»;

- Приказ Министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан от 27 июня 2019 года «Об утверждении Правил технической эксплуатации, обслуживания и ремонта подвижного состава»;

- Приказ Министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан от 3 июля 2019 года «Об утверждении формы сертификата безопасности».

III. ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТРАНСПОРТНОЙ ПРОКУРАТУРЫ ВКЛЮЧАЮТ:

1. Надзор за техническим состоянием и эксплуатацией. Прокурорские проверки позволяют выявить системные проблемы, такие как эксплуатация изношенного подвижного состава и некачественный ремонт путей. По актам прокурорского надзора могут быть приостановлены для эксплуатации неисправная техника.

2. Обеспечение транспортной безопасности.

Прокурорский надзор за исполнением законов о транспортной безопасности является приоритетным направлением.

1) Контроль защищенности: прокуроры проверяют наличие ограждений, систем видеонаблюдения и досмотрового оборудования на вокзалах и в аэропортах.

2) Проверки бдительности: проводятся обследования объектов с использованием тест-предметов (муляжей взрывных устройств) для проверки готовности служб безопасности к пресечению проноса запрещенных веществ.

3) Понуждение через суд: если собственники объектов (вокзалов, складов) не обеспечивают должную охрану, прокуроры через суды обязывают их установить металлодетекторы, рамки и привлечь аттестованных охранников.

3. Контроль за подготовкой персонала

Безопасность пассажиров напрямую зависит от квалификации работников транспорта.

1) Борьба с фиктивным обучением: Прокуроры выявляют факты незаконной выдачи свидетельств пилотам и авиатехникам, а также работникам ведомственной охраны, не прошедшим реальную подготовку.

2) Отстранение некомпетентных лиц: По требованию прокуратуры аннулируются поддельные дипломы и свидетельства об аттестации, а лица, не имеющие нужных знаний, отстраняются от работы с досмотровой техникой или управлением транспортом.

4. Координация и законотворчество

Эффективная профилактика требует взаимодействия с транспортной полицией и следственными подразделениями, службами безопасности и охраны железнодорожных объектов, администрацией станций, грузовых терминалов, предприятий, органами ЧС и санитарного контроля (при необходимости), судебными исполнителями и судами (в части исполнения решений).

Прокуратура выступает организатором взаимодействия между различными государственными органами (МВД, КНБ, транспортные инспекции и т.д.).

1) Устранение правовых пробелов: Прокуроры инициируют поправки в законодательство и, направленные на повышение уровня защиты граждан.

2) Профилактика преступлений: Прокуроры анализируют причины преступности в поездах и на вокзалах, координируя по предотвращению актов незаконного вмешательства и меры по борьбе с правонарушениями.

5. Процессуальный надзор

Прокуроры обеспечивают законность при расследовании аварий и правонарушений на железнодорожном транспорте, участвуют в судах в качестве государственных обвинителей и следят за тем, чтобы виновные в нарушении правил безопасности понесли заслуженное наказание.

Результативность надзора (что должно быть достигнуто) профилактическая работа прокурора должна приводить к снижению числа преступлений и инцидентов на транспорте, повышению раскрываемости и качества расследования, устранению системных нарушений и условий, способствующих преступности, обеспечению возмещения ущерба и защиты прав потерпевших, укреплению дисциплины и законности на объектах железнодорожной инфраструктуры.