

**Академия правоохранительных органов
при генеральной прокуратуре Республики Казахстан**

ИСАБАЕВ АЛИМБЕК АЙДАРОВИЧ

**«ОСОБЕННОСТИ РАССЛЕДОВАНИЯ УГОЛОВНЫХ ДЕЛ ПО ФАКТАМ
КРУШЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА»**

**Магистерская диссертация
на соискание академической степени магистра юридических наук
по специальности 7М04203 – «Юриспруденция»**

Научный руководитель:

кандидат юридических наук, доцент кафедры
общеюридических дисциплин

_____ Амерханов Р.А.

Магистрант:

_____ Исабаев А.А.

Косшы, 2021 год

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	5
1 СТАНОВЛЕНИЕ И РАЗВИТИЕ УГОЛОВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН	11
1.1 Актуальные проблемы уголовного законодательства Республики Казахстан в части исследуемой темы	11
1.2 Уголовная ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта	19
1.3 Разработка мероприятий по повышению эффективности расследования преступлений, связанных с авариями и крушениями на железнодорожном транспорте	28
1.4 Зарубежный опыт расследования преступлений, связанных с авариями и крушениями на железнодорожном транспорте, и возможность его применения в практике работы следственных органов Республики Казахстан.	35
2 Теоретические и методологические основы расследования уголовных дел по фактам крушения железнодорожного транспорта	39
2.1 Виды аварийных ситуаций на железнодорожном транспорте и их причины	39
2.2 Тактика осмотра места происшествия по делам о крушениях и авариях на железнодорожном транспорте	45
2.3 Методика расследования уголовных дел по фактам крушений и аварий на железнодорожном транспорте	48
2.4 Типичные следственные действия, выполняемые на первом этапе расследования уголовного дела, связанного с крушением или аварией на железнодорожном транспорте	51
3 Мониторинг чрезвычайных ситуаций, аварий и крушений на железнодорожном транспорте (на примере Республики Казахстан)	60
3.1 Текущее состояние безопасности движения поездов на железнодорожном транспорте	60
3.2 Основные причины нарушения безопасности движения поездов на железнодорожном транспорте	62
3.3 Соотношение крушения и аварии как видов преступных последствий на железнодорожном транспорте.....	69
3.4 Подготовка и назначение железнодорожной технической экспертизы при расследовании крушений и аварий	71
3.5 Судебно-медицинская экспертиза по уголовным делам об авариях и крушениях на железнодорожном транспорте.....	80
3.6 Методика расследования происшествий и аварий на железнодорожном транспорте.....	82

ЗАКЛЮЧЕНИЕ	89
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ	96
ПРИЛОЖЕНИЯ	100

ТҮЙІНДЕМЕ

Диссертация құрылымы диссертациялық зерттеудің мақсаты мен міндеттеріне сәйкес құрылған, кіріспеден, үш бөлімнен (14 бөлімшеден тұратын), қорытындыдан, пайдаланылған дереккөздер тізімінен және қосымшадан тұрады.

Зерттеудің мақсаты теміржол көлігінің апатқа ұшырау фактілері бойынша қылмыстық істерді тергеу саласында Қазақстан Республикасында қалыптасқан проблемаларды талдау болды. Зерттеу нәтижелері қорғауға ұсынылған үш позицияда көрініс тапты.

РЕЗЮМЕ

Структура диссертации построена в соответствии с целью и задачами диссертационного исследования, состоит из введения, трех разделов (включающие 14 подразделов), заключения, списка использованных источников и приложения.

Цель исследования заключалась в анализе проблем, сложившихся в Республике Казахстан в сфере расследования уголовных дел по фактам крушения железнодорожного транспорта. Результаты исследования нашли свое воплощение в трех положениях, выдвинутых на защиту.

SUMMARY

The structure of the dissertation is built in accordance with the purpose and objectives of the dissertation research, consists of an introduction, three sections (including 14 subsections), a conclusion, a list of sources used and an appendix.

The purpose of the study was to analyze the problems that have developed in the Republic of Kazakhstan in the field of investigation of criminal cases on the facts of the collapse of railway transport. The results of the study were embodied in three provisions put forward for defense.

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования.

Состояние преступности на транспорте характеризуется следующими особенностями: последовательный рост тяжких и особо тяжких преступлений, рост групповой, рецидивной, организованной форм преступности, таких видов преступлений как нарушение правил безопасности движения и безопасности транспорта, преступлений террористического характера, хищений, в том числе грузов, незаконного оборота наркотиков.

Наиболее специфичным для транспорта преступлением является нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспорта. Число этих преступлений в последние годы растет. Это происходит на фоне ухудшения общего состояния безопасности движения и эксплуатации на транспорте. Так, по делам, связанным с нарушениями правил безопасности или эксплуатации железнодорожного транспорта, за период с 2016 по 2018 годы, зарегистрировано 241 уголовное правонарушение (сходы, столкновения). В данном случае уголовные правонарушения связаны со сходами и столкновениями подвижного состава, которые в основном происходят с локомотивами и грузовыми вагонами (ст.344 УК РК).

В большинстве случаев железнодорожные происшествия имели место на станционных путях – 118 случаев, или 48% (2016г. - 47, 2017г.- 34, 2018г.- 32, 2019г.-5), а также на перегонах – 84 случая, или 34% (2016г.- 34, 2017г.- 28, 2018г.-19, 2019г.-3) и на частных подъездных путях - 39 случаев, или 16%.

Одной из причин низкой направляемости уголовных дел анализируемой категории в суды является отсутствие последствий в виде причинения тяжкого или средней тяжести вреда здоровью либо причинения крупного ущерба (ч.1 ст.344 УК), повлекшее по неосторожности смерть человека (ч.2, ч.3 ст.344 УК). Как правило, дела прекращаются за отсутствием состава уголовного правонарушения.

Необходимо отметить, что при прекращении уголовных дел по реабилитирующим основаниям в большинстве случаев органом уголовного преследования в отдельное производство выделяются материалы, которые направляются в Инспекцию транспортного контроля (Далее-ИТК) для привлечения виновных лиц к административной ответственности по ч.ч.6, 8 ст.559 КоАП (нарушение правил, обеспечивающих безопасность Движения на железнодорожном транспорте). Всего за период с 2016-го по 2019 годы ИТК к административной ответственности привлечено 444 физических и юридических лиц, с наложением административных штрафов на общую сумму 71 726 520 тенге.

По направленным делам в суд ущерб за период с 2016-го по 2018 год составил установлен 896 651 572 млн.тенге.

По фактам наезда подвижного состава на людей, за период с 2016-го по 2018 год зарегистрировано 441 досудебное производство. За этот же период, в

результате наезда подвижного состава, травмировано 191 лицо, в том числе 18 несовершеннолетних, со смертельным исходом более 56%, или 250 человек, из них несовершеннолетних – 7. Средний возраст погибших составляет от 30 до 50 лет, то есть основная трудоспособная часть населения страны.

Согласно статистическим данным из года в год увеличивается количество наездов на людей, в том числе со смертельным исходом. Основной причиной происшествий является несоблюдение гражданами правил безопасности при переходе путей. Установленные вдоль железной дороги ограждения, ограничения скорости поездов, принимаемые полицией меры, не дают должного результата.

Вместе с тем, основная часть наездов совершена при непосредственном движении железнодорожного состава. В ходе расследования таких дел уделяется особое внимание на действия машинистов, применения экстренного торможения (исправность подвижного состава, тормозной системы), соблюдения скоростного режима путем изучения скоростемерной ленты, проводятся следственные эксперименты в части возможности предотвращения наездов на людей. Как показала практика, зачастую машинисты на станционных путях не превышают установленный скоростной режим.

В свою очередь необходимо отметить, что вес грузового поезда составляет более 6 тысяч тонн и при скорости движения 60-80 км/ч, длина тормозного пути 600-800 м, при скорости 40-50 км/ч, составляет 200-300 м, что свидетельствует о невозможности остановки состава.

Как показывает следственная практика большая часть уголовных дел, по фактам наезда на людей прекращается за отсутствием состава уголовного правонарушения.

В связи с вышеизложенным, тема исследования видится достаточно актуальной.

Теоретической основой исследования являются фундаментальные труды по уголовному процессу.

При подготовке данного исследования были использованы работы казахстанских ученых, а также ученых стран ЕАЭС Айдарова А.Б., Абеева Д., Алексеев А. И., Аверинская С.А., Богатырева В.В., Возняк О., Венгерова И.А., Варехин Е. В., Горев А.Э., Головина А.А., Габеев С.В., Гапеев В. И., Данилов Е.П., Дмитриев С.Н., Дьяченко Е.В., Егоренко В. И., Забавко Р.А., Мигда Н.С., Морозов В.А., Малинин В. Г., Мухин Г. Н., Нудельштейн А.М., Олещенко Е.М., Пугачев И.Н., Пожарский А.Ю., Пищик Ф. П., Рзун И.Г., Ряшев В. М., Тодуа Ю.А., Телегина Е.Г., Федоров К. А., Харламова Ю.А., Чучаев А.И. и других.

Целью диссертационного исследования является разработка научных основ особенностей расследования уголовных дел по фактам крушения железнодорожного транспорта.

Задачи исследования:

- проанализировать современное отечественное законодательство, регламентирующее расследования преступлений на транспорте;
- выявить особенности методики расследования крушений и аварий на железнодорожном транспорте;
- выработать и сформулировать предложения в части исследования.

Объект исследования - анализ теоретических и практических проблем расследования уголовных правонарушений на транспорте.

Предмет исследования - правовая регламентация деятельности правоохранительных органов по осуществлению расследования преступлений, совершенных на транспорте.

Нормативную базу исследования составляет действующее законодательство Республики Казахстан по теме исследования, Правила безопасности на железнодорожном транспорте, а также иные нормативные правовые акты.

Научная новизна работы определяется тем, что на диссертационном уровне проведено комплексное исследование организационного и методического аспектов законности расследования преступлений на транспорте, в частности аварий и крушений на железнодорожном транспорте.

Основные положения, выносимые автором на защиту:

1. В целях уточнения трактовки основных понятий, применяемых в случае расследования дел, связанных с авариями и крушениями железнодорожного транспорта, а также по результатам изучения данных терминов в исследованиях разных авторов, нами приведено авторское определение следующих терминов:

Происшествие – негативное событие, произошедшее при хранении, консервации, эксплуатации или ликвидации объекта и относящееся к крушению, аварии, событию, инциденту, несчастному случаю, отказу технического устройства, возгоранию, пожару, дорожно-транспортному происшествию, негативному воздействию на окружающую среду или нарушению при обращении с радиационным источником.

Потенциально опасное происшествие – это происшествие, которое не привело к крушению, аварии, несчастному случаю, ущербу здоровью людей и т.д., но потенциально могло повлечь за собой все перечисленные последствия.

Крушение – столкновение, сход подвижного железнодорожного состава, специального подвижного состава, в результате которых погибли люди или поврежден железнодорожный подвижной состав, специальный самоходный подвижной состав (ССПС) до степени исключения из инвентаря.

Авария - столкновение, сход подвижного железнодорожного состава, специального подвижного состава, в результате которых получили тяжкие телесные повреждения люди или поврежден железнодорожный подвижной состав, ССПС в объеме капитального ремонта, а также разрушение сооружений

и (или) технических устройств, применяемых на опасном производственном объекте, неконтролируемый взрыв и (или) выброс/сброс опасных веществ.

Чрезвычайная ситуация – обстановка на определенной территории, сложившаяся в результате аварии, опасного природного явления, катастрофы, стихийного или иного бедствия, которые могут повлечь или повлекли за собой человеческие жертвы, ущерб здоровью людей или окружающей среде, значительные материальные потери и нарушение условий жизнедеятельности людей.

2. В целях качественной уголовно-правой защиты условий безопасного функционирования железнодорожного транспорта, которая обеспечивается эксплуатацией не только технически исправного специализированного подвижного состава, но и технически исправных объектов инфраструктуры магистральной железнодорожной сети, считаем необходимым ввести в главу 14 УК РК новые статьи. В части наказаний оставить без изменения аналогично статье 344 УК РК, 348 УК РК..

Статья 344-1. Неисполнение требований по обеспечению безопасности движения на объектах магистральной железнодорожной сети

1. Неисполнение требований по обеспечению безопасности движения на объектах магистральной железнодорожной сети, в том числе связанных с предупреждением актов незаконного вмешательства, лицом, ответственным за обеспечение безопасности движения, если это деяние повлекло по неосторожности причинение средней тяжести и тяжкого вреда здоровью либо причинение крупного ущерба, -

наказывается.

2. То же деяние, повлекшее по неосторожности смерть людей либо причинение особо крупного ущерба, -

наказывается.

3. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть двух и более лиц, -

наказывается...

Статья 348-1. Недоброкачественный ремонт специализированного подвижного состава и инфраструктуры магистральной железнодорожной сети

1. Недоброкачественный ремонт специализированного подвижного состава и инфраструктуры магистральной железнодорожной сети, обеспечивающего его безопасность, а также магистрального трубопровода, если это деяние повлекло по неосторожности причинение средней тяжести или тяжкого вреда здоровью либо причинение крупного ущерба, -

2. То же деяние, повлекшее по неосторожности смерть человека или причинение ущерба в особо крупном размере, -

наказывается.

3. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц, - наказывается.

Статья 348-2. Выпуск в эксплуатацию специализированного подвижного состава с техническими неисправностями или разрешение эксплуатации технически неисправных систем транспорта

1. Выпуск в эксплуатацию специализированного подвижного состава с техническими неисправностями или разрешение эксплуатации технически неисправных систем транспорта, обеспечивающих его безопасность, осуществленное лицом, ответственным за их техническое состояние, если деяние повлекло по неосторожности причинение средней тяжести или тяжкого вреда здоровью либо причинение крупного ущерба, - наказываются.

2. Те же деяния, повлекшие по неосторожности смерть человека или причинение ущерба в особо крупном размере, - наказываются.

3. Деяния, предусмотренные частью первой настоящей статьи, повлекшие по неосторожности смерть двух или более лиц, - наказываются.

Статья 348-3. Выпуск в эксплуатацию специализированного подвижного состава с истекшим сроком службы

1. Выпуск в эксплуатацию специализированного подвижного состава с истекшим сроком службы, осуществленное лицом, ответственным за их техническое состояние, если деяние повлекло по неосторожности причинение средней тяжести или тяжкого вреда здоровью либо причинение крупного ущерба, - наказываются.

2. Те же деяния, повлекшие по неосторожности смерть человека или причинение ущерба в особо крупном размере, - наказываются.

3. Деяния, предусмотренные частью первой настоящей статьи, повлекшие по неосторожности смерть двух или более лиц, - наказываются.

3. В целях оперативного реагирования и для осуществления всех необходимых действий по расследованию происшествий, аварий, крушений, пожаров на железнодорожном транспорте, была разработана «Методика расследования происшествий и аварий на железнодорожном транспорте» (Приложение 1). Данная методика включает следующие разделы: область применения, цель и назначение, виды расследуемых

происшествий/потенциально-опасных происшествий, сам процесс расследования происшествий. Процесс расследования включает такие элементы, как этапы расследования, сбор информации и фактов, составление хронологии/ последовательности событий, выявление систем защиты, выявление коренных причин, проверка возможных причин, разработка рекомендаций (корректирующих мер), составление акта по результатам расследования. В приложении показаны критерии уровней расследования происшествий от степени серьезности последствий, этапы расследования, разработаны «Акт расследования крушения, аварии и события, имеющего признаки крушения или аварии», «Акт расследования причин происшествия», «Отчет о расследовании происшествий: коренные причины и рекомендации».

Теоретическая значимость исследования. Теоретические выводы, сформулированные в диссертации, вносят определенный вклад в развитие науки организационных форм и методов расследования преступлений на транспорте.

Диссертационное исследование имеет **практическую значимость**, поскольку направлено на совершенствование практики расследования.

Апробация результатов исследования. Автором опубликованы статьи по исследуемой теме, положения исследования внедрены в учебный процесс.

Структура работы. Диссертация состоит из введения, 3-х глав, заключения и списка использованных источников, а также Приложения.

1 СТАНОВЛЕНИЕ И РАЗВИТИЕ УГОЛОВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН

1.1 Актуальные проблемы уголовного законодательства республики казахстан в части исследуемой темы

«Государственное регулирование транспорта осуществляется через правовое обеспечение, лицензирование, техническое регулирование, налогообложение, кредитование, финансирование и ценообразование, реализацию инвестиций, единую социальную и научно-техническую политику, контроль и надзор, за исполнением транспортными предприятиями законодательства Республика Казахстан» [1].

Основными проблемами, влияющими на развитие транспортного сектора Республики Казахстан, являются:

«1. Безопасность. Дорожно-транспортные происшествия возникают из-за нарушений правил дорожного движения, скоростного режима, столкновений и т. д.» [1].

«2. Недостаточное качество предоставляемых услуг, высокий уровень транспортных расходов в сочетании с высоким уровнем дорожно-транспортных происшествий и негативным воздействием транспорта на окружающую среду» [1].

«В железнодорожной отрасли можно отметить следующие проблемы: высокий уровень износа железнодорожной инфраструктуры; износа тепловоза; несоответствие вокзалов требованиям государственных нормативных документов; недостаток квалифицированного персонала; несовершенная институциональная структура сектора; отсутствие ясности относительно ответственности участников транспортного процесса за сохранность подвижного состава груза» [1].

«Существуют риски аварий и техногенных катастроф из-за сильного износа и отказа оборудования на железнодорожном транспорте. Кроме того, в отрасли не сложилась настоящая конкурентная среда. Монополия отрасли приводит к росту транспортных тарифов, что не сопровождается адекватным повышением качества транспортных услуг, нерациональным использованием грузовых вагонов, недостаточным развитием контейнерных перевозок, низким уровнем транспортных услуг и проблемами безопасности нагрузка» [1].

«Закон Республики Казахстан «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по вопросам транспорта» направлен на приведение национального законодательства в соответствие с требованиями международных морских, железнодорожных и автомобильных договоров с целью оптимизации транспортного контроля. управляет и развивает услуги пассажирского транспорта, оптимизирует

таможенные процедуры контроля за перемещением товаров в Республике Казахстан, устраняет противоречия в действующем транспортном законодательстве» [2].

«Законом предусмотрены изменения и дополнения в 6 кодексов и 20 законов Республики Казахстан» [2].

«В целях обеспечения независимого и объективного расследования аварий (несчастных случаев) на железнодорожном транспорте в Закон Республики Казахстан «О железнодорожном транспорте» внесены изменения и дополнены основные термины, используемые в законе. Введена новая глава, регулирующая расследование нарушений железнодорожного транспорта, процедуры расследования, права и обязанности Комиссии по расследованию несчастных случаев и происшествий» [3].

«Обеспечение безопасного дорожного движения является сложной национальной задачей» [1]. В его решении участвуют несколько министерств и ведомств: МВД РК, МТК РК, МЗ РК, комитеты по техническому регулированию и метрологии, а также, исполнительные органы РК, которые являются частью системы безопасности дорожного движения.

«Нормативно-правовое регулирование, в области безопасности движения, в настоящее время осуществляется большим количеством актов различной юридической силы. К ним относятся документы государственных органов управления (законы, постановления Правительства РК, указы Президента РК), ведомственные (межведомственные) документы (положения, распоряжения, инструкции и т. д.)» [2].

Принятие нового Уголовного кодекса РК привело к серьезным изменениям, в плане определения ответственности за нарушение правил перевозки. Следует отметить, что введение категории «преступные проступки» внесло изменения в заголовок главы; концепция транспорта сформулирована более четко, что, несомненно, уменьшило неоднозначное толкование уголовного права.

В частности, в Уголовном кодексе РК, в 2014 году транспорт определен как «железнодорожный, автомобильный, морской, внутренний водный транспорт, включая морские и малые суда, воздушный», в том числе метро, а также магистральный трубопроводный транспорт, расположенный на территории РК» (статья 3 Уголовного кодекса РК) [5].

Ранее транспорт понимался как «все виды железнодорожных, морских, речных и воздушных транспортных средств, включая малые суда» [6].

Неоднозначно решен вопрос о прямых транспортных нарушениях. Было выделено несколько групп авторов:

Экс - Директор Центра судебной экспертизы Министерства юстиции РК И. Борчашвили считает, что ближайшей целью, является работа по связям с общественностью в области обеспечения безопасности движения и эксплуатации транспортных средств. Автор предусматривает все виды транспорта, кроме воздушного, водного и железнодорожного. Такое

определение, также не соответствует требованиям закона: в этом определении проводится различие между коммерческими транспортными средствами и автотранспортными средствами, хотя, на самом деле, одно относится к другому. В то же время, безопасность движения не следует понимать, как сам процесс движения транспортных средств, но, тем не менее, отношения, касающиеся движения транспортных средств, исключают возможность повреждения или угрозу причинения такого ущерба. И сам трафик должен быть определен как социальные отношения, возникающие в результате процесса перемещения людей или товаров в общей массе (в общей сложности). Проблема заключается в отсутствии законодательной консолидации этого вида транспорта как механического средства. Объективная сторона состоит из двух возможных ситуаций: нарушение правил безопасности движения и правил эксплуатации транспорта.

Понятно, что первый вариант возможен, только при активном движении, то есть когда он движется, а вторая ситуация касается эксплуатации транспортного средства, что означает остановку или стоянку транспортного средства, движение транспортного средства по техническим причинам - в случае неисправностей. Заправка транспорта неподходящими горюче-смазочными материалами, невнимание владельца транспорта к ремонту узлов и компонентов, отсутствие необходимых принадлежностей, могут считаться нарушением правил эксплуатации.

«Необходимо проводить различие между наличием или отсутствием неисправности, при нарушении правил дорожного движения и конкретной неисправности транспортного средства, то есть, устанавливать причинную связь, скажем, между неисправностью механизма и нарушением правил эксплуатации транспортного средства, то есть преступлением. Ответственность будет определяться, в зависимости от технического состояния транспортного средства и отсутствия угроз для людей» [7].

Логично, что во время квалификации транспортных происшествий, необходимо со всей тщательностью и обоснованностью определить, кто нарушил соответствующие правила движения. Эта проблема, в частности, требует регулирования.

С объективной точки зрения, правонарушениями в сфере транспорта являются действия (например, отключение транспортных средств или средств связи) или бездействие (например, капитан судна, которое не оказывает помощь лицам, испытывающим трудности [8]), чье содержание представляет собой умышленное нарушение правил безопасности, установленных для транспортных средств. Эти правила имеют многоуровневый характер: законы, правительственные постановления, ведомственные приказы и инструкции.

«Для того, чтобы охарактеризовать объективную сторону транспортных преступлений, также важно, чтобы, как правило, существовало описание состава преступления. Необходимым условием уголовной ответственности в этих случаях, является наличие социально опасных последствий, указанных в

законе, в виде причинения серьезного, или умеренного вреда здоровью человека, или серьезного вреда. Нарушение правил безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, которые наносят незначительный ущерб здоровью человека, а также ущерб, не влечет за собой уголовную, а административную ответственность» [9].

«Субъективной частью транспортных преступлений всегда является преступная халатность (за исключением статей 305 и 306 Уголовного кодекса РК) в форме самонадеянности, или небрежности, в отношении последствий, о чем свидетельствует инструкция в самом законе. Заявление о преднамеренном причинении вреда жизни, здоровью, имуществу, в котором используется ТС, должно привести к квалификации акта, в соответствии с соответствующими статьями УК, об ответственности за преступления против личности или собственности» [5].

«Лица, на которых распространяется преступление - деактивация транспортных средств или средств связи - могут быть лицами, которые достигли возраста 14 лет, на момент совершения преступления. Таким образом, преступления против безопасности движения и обращения транспортных средств, представляют «общественно опасные деяния, предусмотренные уголовным законодательством, которые посягают на общественные отношения в вопросах защиты жизни и здоровья людей, сохранения материальных ценностей, при вождении любого транспортного средства» [5].

В учебной литературе по курсу уголовного права предлагается следующая классификация транспортных преступлений, включая ее разделение на две группы:

- 1) преступления, связанные с использованием транспортных средств;
- 2) иные преступления, в сфере функционирования транспорта.

«Закон РК «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты РК по совершенствованию уголовного законодательства, уголовного судопроизводства и совершенствованию защиты личных прав», был опубликован в официальных средствах массовой информации 31 декабря и вступил в силу 11 января 2020 года» [10].

«Согласно документу, в УК РК введена новая статья «Нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств лицами, управляющими транспортными средствами под воздействием алкоголя, наркотиков и (или) токсикомании» [5].

«Начиная с 11 января, за это нарушение наложен штраф, в размере 5 000 МРП (13 525 000 тенге), исправительных работ и т. д., либо на срок до 5 лет с пожизненным заключением. Те же действия, причинившие по неосторожности ущерб транспортным средствам, грузу, дорогам и другим сооружениям, или другому имуществу, а также, причинивший незначительный вред здоровью человека, будет наказываться лишением свободы, на срок от 4-х до 6-ти лет, или пожизненным лишением прав» [10].

«Железнодорожный транспорт (ЖДТ) играет ведущую роль в функционировании и развитии экономики страны, ее транспортного рынка, в удовлетворении потребностей населения в передвижении, являясь основным звеном транспортной системы Казахстана с разными странами. ЖДТ является важнейшей составляющей частью производственной инфраструктуры РК. По территории Казахстана проходят железнодорожные магистрали, связывающие Россию и европейские страны со странами Азиатско-Тихоокеанского региона, Центральной Азии, Ближнего Востока. Железные дороги Казахстана непосредственно стыкуются и взаимодействуют с железными дорогами России, Узбекистана, Кыргызстана, Китая, что является одним из основных преимуществ на рынке транспортных услуг» [11, с.3].

«Транспортный комплекс РК, прежде всего его железнодорожный транспорт, как наиболее распространенный и развитой в экономическом отношении вид транспорта, не могли не затронуть криминальные процессы, характерные в целом для страны. Преступность на данном виде транспорта в последние годы неуклонно растет. При этом увеличивается количество тяжких и особо тяжких преступлений, а сами преступления приобретают все более спланированный и организованный характер. В силу этого причиняется огромный материальный ущерб, и увеличиваются иные негативные последствия» [11, с.3].

«Транспортная недоступность связана с недополучением гражданами ... элементарных жизненно важных услуг, что приводит к неконкурентоспособности (по уровню образования, квалификации), ухудшению показателей здоровья, недоступности объектов культуры и т.п., т.е. к существенному снижению показателей качества жизни и нарушению конституционных прав и превращает этот процесс в проблему политического характера, которая напрямую связана с состоятельностью ... власти» [12, с.36].

«Кроме того, многие преступления, совершаемые на данном виде транспорта, имеют ярко выраженную специфику, обусловленную особенностями самого железнодорожного транспорта, что, в свою очередь, затрудняет их выявление, раскрытие и предупреждение. В подобных условиях требуются криминологические исследования преступности на данном виде транспорта с целью выявления ее структуры и иных показателей; выделения ее криминологических особенностей; определения причинного комплекса преступности на названном виде транспорта и причин индивидуального преступного поведения лиц, совершающих преступления; изучения характерных признаков личности таких преступников с целью разработки мер снижения преступности и предупреждения конкретных преступлений, совершаемых на данном виде транспорта» [12].

«Среди основных особенностей, отражающих состояние и уровень преступности на железнодорожном транспорте, следует выделить следующее» [12]:

«1. Железнодорожный транспорт имеет некоторые криминологически значимые особенности, накладывающие отпечаток на состояние и структуру преступности на данном виде транспорта и обуславливающие его «привлекательность» для преступников» [12].

«Они заключаются в следующем: сосредоточение на объектах железнодорожного транспорта большого количества товарно-материальных ценностей - грузов и багажа; нахождение на станциях и вокзалах, в пассажирских поездах большого количества пассажиров, имеющих при себе определенные, порой значительные суммы денежных средств и другого имущества; достаточно быстрое перемещение грузов, багажа и пассажиров в пространстве, что затрудняет выявление лиц, совершивших преступление, и привлечение их к уголовной ответственности; подвижной состав железнодорожного транспорта весьма удобен для перевозки предметов, изъятых из гражданского оборота (наркотические средства, огнестрельное оружие, взрывчатые вещества, радиоактивные материалы и другие предметы); подвижной состав железнодорожного транспорта и ряд перевозимых им грузов являются источниками повышенной опасности и в случае взрыва, поджога могут привести к гибели большого количества людей и значительному материальному ущербу» [12].

«Недостаточная оснащенность объектов современными техническими средствами защиты от возможных преступных посягательств, средствами поиска и обнаружения оружия, боеприпасов, вследствие чего режимные меры по перекрытию их скрытого проноса, провоза и пересылки пока еще недостаточного эффективны» [13].

«2. Преступность на железнодорожном транспорте - это достаточно массовое, негативное, исторически изменчивое социальное явление уголовно-правового характера, имеющее характерные черты, определяемые спецификой железнодорожного транспорта, которая складывается из совокупности всех преступлений, совершенных на его объектах за определенный период времени. Особенности преступности на данном виде транспорта проявляются, прежде всего, в ее структуре, а именно в наличии преступлений, характерных только для данного вида транспорта, распространенности преступлений против собственности; преступлений, связанных с незаконным оборотом наркотиков; преступлений против общественной безопасности, а также в ее высоком уровне латентности» [12].

«3. Выделим две группы преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте, и определим их криминологические особенности (рисунок 1.1)» [12].

«Для успешного решения задач по раскрытию и расследованию хищений имущества пассажиров, совершаемых на объектах железнодорожного транспорта, требуется принятие неотложных законодательных, организационно-управленческих мер, разработка методик раскрытия и расследования данной категории преступлений, привлечение значительных

материальных средств на оснащение правоохранительных органов и обучение сотрудников методам работы» [14, с.3-4].



Рисунок 1.1 - группы преступлений на железнодорожном транспорте

«4. Определим характерные особенности лиц, совершающих преступления на железнодорожном транспорте: молодой возраст; наличие гражданства других стран; высокий уровень рецидива; занятость на железнодорожном транспорте и другие» [14].

«5. Определим причинный комплекс преступности на железнодорожном транспорте. Выделим 2 группы причин и условий преступности данного вида (рисунок 1.2)» [14].

общие причины и условия

- характерны как для всей преступности в целом, так и для преступности на железнодорожном транспорте в частности

специфические причины и условия

- характерны лишь для преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте

Рисунок 1.2 – «причины и условия преступности на железнодорожном транспорте» [14]

«Профилактика преступности на железнодорожном транспорте - это специфическая деятельность государственных, коммерческих, общественных

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

«Наиболее актуальные для нашего законодательства обобщения, нормативно регулирующие вопросы предупреждения преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте показаны на рисунке 1.3».



Рисунок 1.3 – «Наиболее актуальные для законодательства РК обобщения, нормативно регулирующие вопросы предупреждения преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте» [14]

«Особое значение в раскрытии, расследовании и предупреждении преступлений имеет отлаженная организация взаимодействия транспортной прокуратуры, территориальных органов внутренних дел, военизированной охраны, а также с пассажирскими и грузовыми службами железнодорожных управлений и отделений» [14].

«Это взаимодействие имеет различные формы: а) взаимное информирование об оперативной обстановке на обслуживаемом объекте или объекте и лицах, которые могут появиться на железнодорожном транспорте с целью совершения преступлений; б) проведение совместных мероприятий, направленных на предупреждение преступных деяний, выявление лиц без определенного места жительства и занятий, розыск преступников; в) совместный досмотр на грузовых станциях прибывающих грузовых поездов; в случае смешанных перевозок; г) совместная проверка состояния сохранности

товаров на складах, складах, контейнерных площадках, проверка правильности погрузки и разгрузки, соблюдения режима пропуска, рассмотрение материалов служебного расследования по фактам пропажи груза» [14].

«Эффективность расследования преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте, определяется, 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» [14].

«Одним из факторов, определяющих организацию и методику расследования преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте, является несовпадение, в большинстве случаев, места преступления с местом его обнаружения. Производство расследования в этих случаях становится более трудоемким, требует дополнительного времени» [14].

Вывод по разделам

1.2 Уголовная ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта

В соответствии со статьей УК РК «Нарушение правил безопасности движения или эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского или речного транспорта» [15]:

1. Нарушение правил безопасности движения или эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского или речного транспорта лицом, в силу выполняемой работы или занимаемой должности обязанным соблюдать эти правила, если это деяние повлекло по неосторожности причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью человека либо причинение крупного ущерба, – наказывается штрафом в размере до двух тысяч месячных расчетных показателей либо исправительными работами в том же размере, либо привлечением к общественным работам на срок до шестисот часов, либо ограничением свободы на срок до двух лет, либо лишением свободы на тот же срок, с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового.

2. То же деяние, повлекшее по неосторожности смерть человека, – наказывается лишением свободы на срок до семи лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового.

3. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц, – наказывается лишением свободы на срок от четырех до десяти лет с лишением права занимать

определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового.

«В уголовном законодательстве стран ЕАЭС выделен ряд транспортных преступлений, посягающих на различные охраняемые уголовным законом общественные отношения, совершаемые посредством нарушения правил движения и эксплуатации транспорта» [15].

«Исследуя вопросы транспортной безопасности в Российской Федерации, мы изучили различные классификации норм уголовно-правового характера, регулирующие вопросы назначения уголовного наказания за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта» [15].

«М.Г. Соломоненко предлагает следующее деление уголовно-правовых норм на виды: преступления, связанные с использованием транспортных средств. К таким преступным деяниям относятся: ст.ст. 263 - 266; 271 УК РФ. иные транспортные преступления, к которым отнесены: ст.ст. 267 - 270 УК РФ» [16].

«А.П. Кузнецов, Н.Н. Маршакова предлагают транспортные преступления подразделять в зависимости от субъекта преступного посягательства на: преступления, совершаемые общим субъектом (ст.ст. 265; 267 - 271 УК РФ); преступления, совершаемые специальным субъектом (ст.ст. 263; 264; 266 УК РФ)» [16].

«Среди специалистов в области уголовного права предлагаются и другие варианты классификации преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта по уголовному законодательству, однако, на наш взгляд, наиболее полно отражает все уголовно-правовые аспекты исследуемого явления А.Ю. Пожарский» [16] (рисунок 1.4).

«Преступлением по УК РК признается совершенное виновно общественно опасное деяние (действие или бездействие), запрещенное Кодексом под угрозой наказания в виде штрафа, исправительных работ, ограничения свободы, лишения свободы или смертной казни. Уголовным проступком является совершенно виновно общественно опасное деяние (действие либо бездействие), не представляющее большой общественной опасности, причинившее незначительный вред либо создавшее угрозу причинение вреда личности, организации, обществу или государству, за совершение которого предусмотрено наказание в виде штрафа, исправительных работ, привлечения к общественным работам и ареста. Таким образом, наказуемость деяния штрафом и исправительными работами характеризует как преступление, так и уголовный проступок» [17].



Рисунок 1.4 – «Уголовно-правовые аспекты преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта» [16].

Глава 14 УК РК содержит 17 статей (рисунок 1.5).

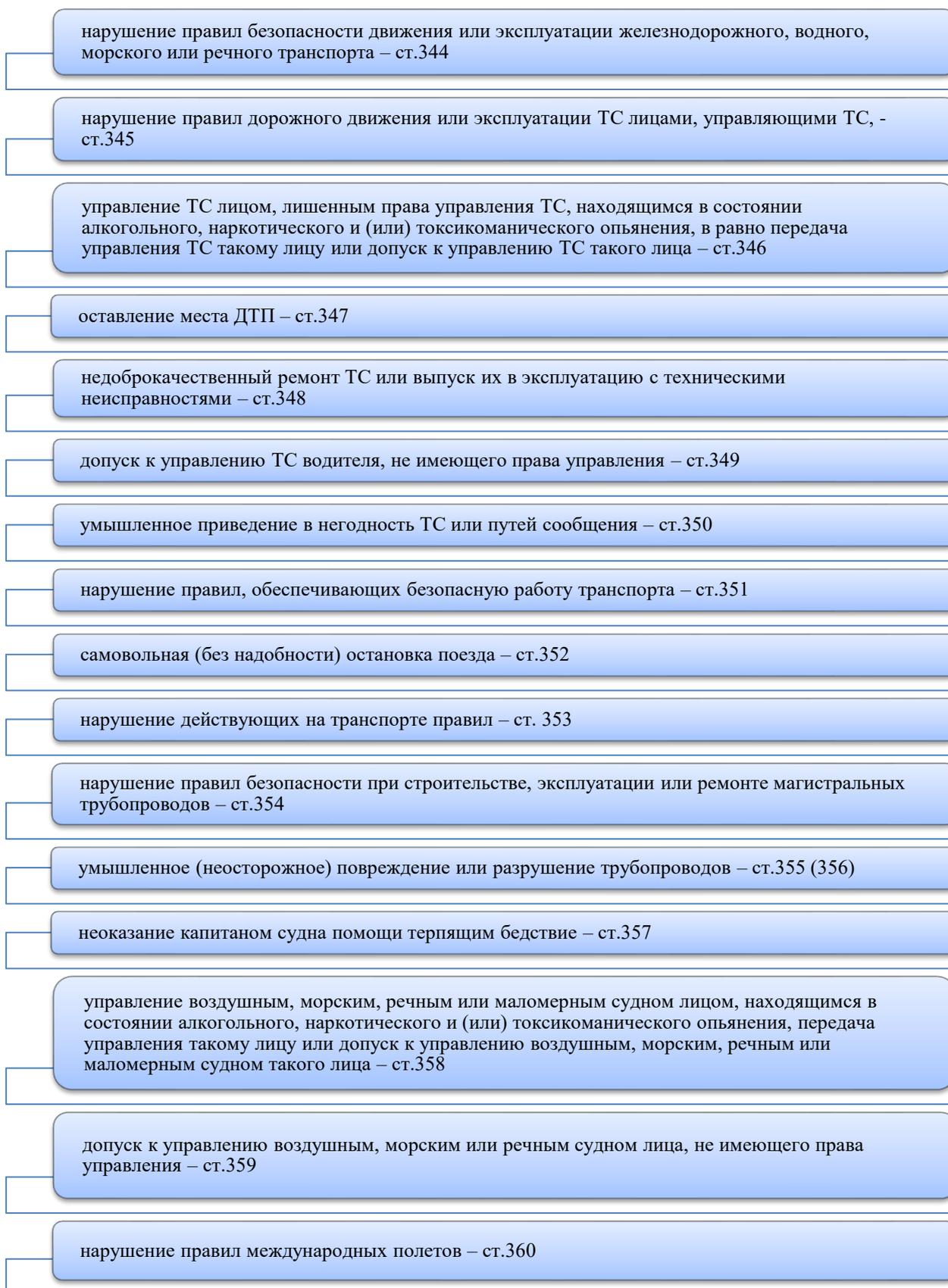


Рисунок 1.5 – Содержание главы 14 УК РК [5]

«Новеллами являются уголовные правонарушения, предусмотренные статьями 343,346,355,356 УК РК. Круг уголовно наказуемых деяний расширен за счет признания таковыми ряда административно-правовых деликтов» [5].

«Также следует остановиться на таком важном вопросе, как уголовно-правовая характеристика недоброкачественного ремонта железнодорожного транспорта и выпуск его в эксплуатацию с техническими неисправностями» [18].

«Родовым объектом недоброкачественного ремонта транспортных средств и выпуска их в эксплуатацию с техническими неисправностями выступает общественная безопасность и общественный порядок» [18].

«Общественная безопасность – состояние защищенности охраняемых уголовным законом интересов личности, общества и государства от внешних и внутренних угроз» [18].

«Общественный порядок – сложившаяся в государстве и обществе система нормальных взаимоотношений участников общественных процессов, регулируемая как юридическими нормами, так морально-этическими нормами и обычаями» [18].

«Видовой объект рассматриваемого преступления в целом укладывается в структуру родового объекта. Этим объектом выступает безопасность движения и эксплуатации транспортных средств (транспортная безопасность, безопасность в сфере транспорта)» [18].

«Непосредственный объект недоброкачественного ремонта транспортных средств и выпуска их в эксплуатацию с техническими неисправностями зависит от обстоятельств конкретного уголовного дела и от вида транспорта как предмета этого преступления» [18].

«Исходя из конкретных условий совершения преступления, предусмотренного ст. 348 УК РК, непосредственным объектом могут выступать безопасность движения и эксплуатации: железнодорожного транспорта; воздушного транспорта; морского водного транспорта; внутреннего водного транспорта; метрополитена; автомобильного и иного транспорта» [5].

«Предметом данного преступления может выступать широкий круг транспортных средств, а также различного рода объекты транспортной инфраструктуры, связанные с обеспечением транспортной безопасности» [5].

«В соответствии с Законом РК «О железнодорожном транспорте» к железнодорожным транспортным средствам относятся объекты подвижного состава: локомотивы, грузовые вагоны, пассажирские вагоны локомотивной тяги и мотор-вагонный подвижной состав, а также иной предназначенный для обеспечения осуществления перевозок и функционирования инфраструктуры железнодорожный подвижной состав (автомотрисы и дрезины несъемного типа)» [3].

Перечислим основные не допущения, связанные с обеспечением транспортной безопасности.

«Не допускается выпускать в эксплуатацию локомотивы и другие самоходные единицы на железнодорожном ходу при отсутствии или неисправности: приборов для подачи звуковых сигналов; противопожарного оборудования; пневматического оборудования; пневматических, электрических, ручных тормозов и компрессора; устройств радиосвязи, установленных на локомотивах, обслуживаемых бригадой сокращенной численности; устройств блокировки бдительности при обслуживании локомотива одним машинистом; автосцепных устройств; системы подачи песка, прожектора, буферного фонаря, освещения, контрольных измерительных приборов; защитной блокировки высоковольтной камеры; устройства защиты от токов короткого замыкания, перегрузки и перенапряжения, аварийной остановки дизеля; предусмотренного конструкцией предохранительного устройства от падения деталей на путь; защитных кожухов электрооборудования» [19].

«Запрещается выпускать в эксплуатацию, а локомотивной бригаде принимать, после проведения работ по техническому обслуживанию и ремонту подвижной состав, не имеющий полного комплекта первичных средств пожаротушения, с неисправными или незаряженными установками пожаротушения, неисправной пожарной сигнализацией, с неисправностями, которые могут привести к пожару» [20].

«Не допускается выпускать в эксплуатацию локомотивы, МВПС, имеющие неисправности, угрожающие безопасности движения, а также с неисправными или отсутствующими: блокирующими устройствами дверей (штор) высоковольтных камер (шкафов), ящиков, панелей пульта управления, легкоъемных (без применения инструмента) ограждений электрических машин, статических преобразователей и другого электрического оборудования с напряжением выше 42 В переменного и выше 110 В постоянного тока; заземлениями металлических кожухов электрооборудования и ограждениями конструкций для крепления токоведущих частей; ограждениями механического оборудования; устройствами сигнализации о наличии напряжения в высоковольтной камере; диэлектрическими перчатками и коврами; штангами для заземления первичной обмотки тягового трансформатора (для электровозов переменного тока); изолирующими штангами для отключения разъединителей тяговых электродвигателей; средствами пожаротушения и пожарной сигнализации» [21].

Не допускается выдача под поезда, обслуживаемые одним машинистом, локомотивов, выработавших установленный срок службы.

Паровозы не должны выпускаться из депо с парением сальников, цилиндрических и золотниковых крышек и продувочных клапанов цилиндров, неисправными искроуловительными и искрогасительными устройствами.

«Не допускается выпускать в эксплуатацию и к следованию в поездах железнодорожный подвижной состав с трещиной в любой части оси колесной пары или трещиной в ободке, диске и ступице колеса, при наличии

остроконечного наката на гребне колеса, а также при следующих износах и повреждениях колесных пар, нарушающих нормальное взаимодействие пути и подвижного состава: при скоростях движения свыше 120 км/ч до 140 км/ч: прокат по кругу катания у локомотивов, мотор-вагонного железнодорожного подвижного состава, пассажирских вагонов более 5 мм; толщина гребня более 33 мм или менее 28 мм у локомотивов при измерении на расстоянии 20 мм от вершины гребня при высоте гребня 30 мм, а у железнодорожного подвижного состава с высотой гребня 28 мм – при измерении на расстоянии 18 мм от вершины гребня; при скоростях движения до 120 км/ч: прокат по кругу катания у локомотивов, а также у мотор-вагонного железнодорожного подвижного состава и пассажирских вагонов в поездах дальнего сообщения - более 7 мм, у мотор-вагонного железнодорожного и специального самоходного подвижного состава и пассажирских вагонов в поездах местного и пригородного сообщений - более 8 мм, у вагонов рефрижераторного парка и грузовых вагонов, а также у железнодорожного подвижного состава на железнодорожных путях необщего пользования - более 9 мм; толщина гребня более 33 мм или менее 25 мм у локомотивов при измерении на расстоянии 20 мм от вершины гребня при высоте гребня 30 мм, а у железнодорожного подвижного состава с высотой гребня 28 мм – при измерении на расстоянии 18 мм от вершины гребня, у железнодорожного подвижного состава на железнодорожных путях необщего пользования (горнорудных предприятий) – менее 22 мм; вертикальный подрез гребня высотой более 18 мм, измеряемый специальным шаблоном; ползун (выбоина) на поверхности катания у локомотивов, моторо-вагонного железнодорожного и специального подвижного состава, а также у тендеров паровозов и вагонов с роликовыми буксовыми подшипниками более 1 мм, а у тендеров с подшипниками скольжения более 2 мм» [22].

«При обнаружении в пути следования у вагона, кроме моторного вагона мотор-вагонного железнодорожного подвижного состава или тендера с роликовыми буксовыми подшипниками, ползуна (выбоины) глубиной более 1 мм, но не более 2 мм разрешается довести такой вагон (тендер) без отцепки от поезда (пассажирский со скоростью не свыше 100 км/ч, грузовой - не свыше 70 км/ч) до ближайшего пункта технического обслуживания, имеющего средства для замены колесных пар» [22].

«При величине ползуна у вагонов, кроме моторного вагона моторо-вагонного железнодорожного подвижного состава, от 2 до 6 мм, у локомотива и моторного вагона мотор-вагонного железнодорожного подвижного состава, а также специального самоходного подвижного состава от 1 до 2 мм допускается следование поезда до ближайшей железнодорожной станции со скоростью 15 км/ч, а при величине ползуна, соответственно, свыше 6 до 12 мм и свыше 2 до 4 мм - со скоростью 10 км/ч, где колесная пара должна быть заменена. При ползуне свыше 12 мм у вагона и тендера, свыше 4 мм у локомотива и моторного вагона мотор-вагонного железнодорожного подвижного состава разрешается следование со скоростью 10 км/ч при условии вывешивания или

исключения возможности вращения колесной пары. Локомотив при этом должен быть отцеплен от поезда, тормозные цилиндры и тяговый электродвигатель (группа электродвигателей) поврежденной колесной пары отключены» [22].

«Запрещается выпускать в эксплуатацию локомотивы, имеющие: трещины в любой части оси коленной пары или трещины в ободе, диске, ступице колеса; неисправность прибора для подачи звукового сигнала; пневматического, электропневматического, ручного тормоза и компрессора; вентилятора холодильника дизеля; неисправность или отключение хотя бы одного тягового электродвигателя; скоростемера; автосцепных устройств; прожектора, буферного фонаря освещения, контрольного или измерительного прибора; трещина в хомуте, рессорной подвеске или коренном листе рессоры, излом рессорного листа; трещина в корпусе буксы; неисправность буксового или моторно-осевого подшипника; отсутствие или неисправность предусмотренного конструкцией предохранительного устройства от падения деталей на путь; трещина или излом хотя бы одного зуба зубчатой передачи; неисправность кожуха зубчатой передачи, вызывающей вытекание смазки; защитной блокировки высоковольтной камеры; токоприемника; средств пожаротушения; защиты от токов короткого замыкания; перенагрузки и перенапряжения и аварийной остановки дизеля; отсутствие защитных кожухов электрооборудования» [23].

«Пути сообщения являются еще одним предметом преступления. В сфере железнодорожного транспорта выделяют железнодорожные пути общего пользования – железнодорожные пути на территориях железнодорожных станций, открытых для выполнения операций по приему и отправлению поездов, приему и выдаче грузов, багажа и грузобагажа, по обслуживанию пассажиров и выполнению сортировочной и маневровой работы, а также железнодорожные пути, соединяющие такие станции; и железнодорожные пути необщего пользования – железнодорожные подъездные пути, примыкающие непосредственно или через другие железнодорожные подъездные пути к железнодорожным путям общего пользования и предназначенные для обслуживания определенных пользователей услугами железнодорожного транспорта на условиях договоров или выполнения работ для собственных нужд» [23].

«Средства сигнализации и связи это еще один предмет преступления. На железнодорожном транспорте к ним относятся: светофоры, автоматическая локомотивная сигнализация, путевая блокировка, радиостанции, телефоны» [23].

«Объективная сторона недоброкачественного ремонта транспортных средств и выпуска их в эксплуатацию с техническими неисправностями носит сложный характер» [23].

«Она характеризуется, во-первых, общественно опасным деянием. При этом деяние носит альтернативный характер: преступление может совершаться

двумя формами. Первая форма – недоброкачественный ремонт транспортных средств, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо иного транспортного оборудования» [23].

«Под недоброкачественным ремонтом транспортного средства следует понимать не устранение всех неисправностей в соответствии с технологическими правилами и нормативами либо установку недоброкачественных или нестандартных запасных частей (например, узлов и деталей, обеспечивающих безопасную эксплуатацию транспортного средства)» [23].

«Регламент технического обслуживания транспортного средства, его отдельных узлов и деталей устанавливает завод-изготовитель. Юридические лица и индивидуальные предприниматели, выполняющие работы и предоставляющие услуги по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств, обязаны обеспечивать их проведение в соответствии с установленными нормами и правилами» [23].

«Вторая форма рассматриваемого деяния – выпуск в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств. Под выпуском в эксплуатацию (действиями или бездействием) технически неисправных транспортных средств, следует понимать невыполнение должностных обязанностей лицом, ответственным за техническое состояние транспортного средства, выпущенного в эксплуатацию с техническими неисправностями. Эта норма носит бланкетный характер. Необходимо изучать должностные регламенты, в которых указаны лица и возложенные на них обязанности по допуску к эксплуатации транспортного средства, а также нормативно-правовые акты, которые могут описывать неисправности, не позволяющие эксплуатировать ТС» [23].

«Во-вторых, деяния становятся преступными при наступлении общественно опасных последствий: тяжкого вреда здоровью человека. Тяжкий вред здоровью определяется на основании судебно-медицинской экспертизы определения тяжести вреда здоровью на основании критериев, установленных Приказом МЗ РК» [23].

«В-третьих, необходимо устанавливать причинно-следственную связь между преступным недоброкачественным ремонтом или выпуском в эксплуатацию транспортного средства и наступившим вредом здоровью. Это самый сложный признак объективной стороны, т. к. в технических преступлениях многие входящие факторы могут внести изменения в развитие причинно-следственной связи» [23].

«Это преступление может совершаться по преступному легкомыслию или преступной небрежности. Умышленное отношение к наступающим последствиям исключает квалификацию преступления по ст. 348 УК РК. Подобное должно расцениваться в соответствии с направленностью умысла» [5].

«Субъектами преступлений, предусмотренных ст. 348 УК РК, могут быть как работники транспортных организаций, независимо от организационно-правовых форм и форм собственности, осуществляющих перевозки пассажиров и грузов железнодорожным, воздушным, водным морским или речным, автомобильным и городским электрическим транспортом, метрополитеном, так и работники других организаций, на которых действующими инструкциями или правилами, соответствующим распоряжением либо в силу занимаемого ими служебного положения, возложена ответственность за техническое состояние или эксплуатацию транспортных средств, а также владельцы-предприниматели либо работники ремонтных мастерских, имеющие лицензию на осуществление предпринимательской деятельности, которые произвели недоброкачественный ремонт, повлекший по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека или его смерть» [5].

«Среди этих преступлений, особое место занимает статья 348 УК РК, устанавливающая уголовную ответственность за недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями» [5].

1.3 Разработка мероприятий по повышению эффективности расследования преступлений, связанных с авариями и крушениями на железнодорожном транспорте

«На территории РК эксплуатируется 21 тысяч км железных дорог, 25 тысяч км трубопровода, имеется 8 судоходных путей. Функционирует более 300 железнодорожных вокзалов, 20 аэропортов, 38 автовокзалов и 138 автостанций, 2 морских и 2 речных порта, и объектов наземной космической инфраструктуры. Осуществляют деятельность 61 авиакомпания, 280 автомобильных перевозчиков, 5 предприятий городского электрического транспорта» [24, с.119].

«Все эти объекты находятся под надзором транспортной прокуратуры» [24].

«С учетом изношенности железнодорожных путей, локомотивного парка, оборудования, средств сигнализации и связи, транспортные прокуроры обязаны систематически проверять и анализировать состояние безопасности движения в поднадзорных регионах, разбираться с каждым случаем грубого нарушения закона, принимать исчерпывающие меры к устранению допущенных нарушений» [24].

«В деятельности транспортных прокуроров, по борьбе с нарушениями законности и преступностью, важное значение, имеет тесная координация и взаимодействие с территориальными прокурорами и органами внутренних дел на транспорте» [24].

«Прокурорский надзор за расследованием уголовных дел по фактам нарушений правил безопасности движения и эксплуатации транспорта имеет

реализацию задач уголовного процесса, изложенных в статье 8 УПК РК – быстрого и полного раскрытия преступлений, изобличение и привлечение к уголовной ответственности лиц, их совершивших» [24].

«Отличительная черта крушений, аварий и катастроф на железнодорожном транспорте - это многообразие их видов как в отношении нарушений правил безопасности движения, так и их последствий» [24].

«Важным обстоятельством, подлежащим выяснению по всем делам, является вид нарушения безопасности движения. Регистрация в едином реестре досудебных расследований не должно откладываться до окончания служебного расследования, ибо промедление, когда для этого имеются достаточные основания, затрудняет действия следователей по исследованию доказательств в условиях быстро изменяющейся обстановки на месте происшествия» [25].

«Процесс доказывания по делам о преступлениях, совершенных на транспорте, усложняется трудностями, возникающими в процессе проведения первоначальных следственных действий (например, таких, как осмотр места происшествия, который по делам этой категории имеет свою специфику). Во многих случаях место происшествия отличается большой протяжностью, отдаленностью, сложностью рельефа, а подчас быстро меняющаяся обстановка, связанная с мероприятиями по восстановлению движения либо ликвидации последствий катастрофы, требует от работников правоохранительных органов оперативности и быстрой организации своей деятельности» [25].

«Предмет доказывания по делам о преступлениях данного вида имеет свои отличительные особенности, которые вытекают из сложной структуры самого события, состоящего как двух частей: нарушения правила (например, правила об остановке поезда перед запрещающим сигналом светофора) и собственно катастрофы (например, столкновения поездов). Обе эти части должны быть хорошо и тщательно исследованы и доказаны, равно как установлена причинная связь между первым (нарушение правила) и вторым (крушение)» [25].

«Бывает, когда работники транспорта, прибыв первыми на место происшествия и пытаясь избежать ответственности за нарушения, приведшие к аварии, умышленно вносят в документы служебного расследования искажённые истинные обстоятельства происшествия, либо затрудняющие установление фактического положения вещей» [25].

«Используя право ознакомления с ходом и материалами служебного расследования, необходимо обращать внимание на то, чтобы составление важных документов, фиксирующих обстановку, поручалось специалистам, входящим в группу служебного расследования совместно с работниками, ответственными за состояние данного хозяйства с тем, чтобы в этих документах особенно тщательно фиксировалось состояние и показания важнейших приборов и средств управления транспортом» [25].

«В ходе служебного расследования изымаются документы и другие доказательства, которые могут иметь значение для установления причин

аварии. В этой связи необходимо проследить, чтобы все документы и предметы, которые впоследствии могут быть использованы в качестве доказательств, были собраны, сохранены и переданы для расследования» [25].

«Значительный материальный ущерб, причиняемый в результате крушений, аварий и катастроф, имеет сложный состав и включает в себя сумму ущерба, нанесенного подвижному составу, пути, различным сооружениям (строения пути, сигнальные и другие устройства) ущерба, связанного с повреждением и утратой груза, со стоимостью восстановительных работ, возмещением ущерба, причиненного здоровью пострадавших. Все данные должны быть точно установлены и обоснованы доказательствами в ходе расследования» [26].

«Важное значение в правильном и полном проведенном расследовании имеет точное и обоснованное указание на все пункты специальных правил, обеспечивающих безопасность движения в пути» [26].

«Дела о нарушениях правил движения относятся к категории сложных. Именно поэтому следует тщательно отнестись ко всем ходатайствам обвиняемых и их адвокатов о дополнении следствия, о проверке обстоятельств, выяснение которых они считают весьма важными. Изучая материалы уголовного дела, поступившие с обвинительным заключением, в соответствии с УПК необходимо проверить правильность и достаточность ссылок на правила безопасности движения, которые были нарушены, обоснованность утверждения о наличии причинной связи между нарушениями правил безопасности движения и наступившими последствиями. Важное значение имеет установление характера последствий и размеров ущерба, вызванного нарушением правил безопасности движения. Наиболее эффективными доказательствами вероятности наступления в конкретной ситуации тяжких последствий является заключение судебно-технической экспертизы. Поэтому следует добиваться от экспертов детального анализа обстановки и обоснования выводов» [26].

«Также необходимо использовать основные законы и подзаконные акты, регулирующие правоотношения на железнодорожном транспорте, а также в организациях, осуществляющих строительство и эксплуатацию объектов транспортной инфраструктуры» [26].

«В связи с цифровизацией транспортной промышленности, появляются и новые виды преступлений, требующие особого метода расследования».

«Для решения этих задач нужно внедрять новые технологии, улучшить и повысить квалификацию кадров, приглашать специалистов из развитых стран и изучить методы их работы в данной сфере» [26].

«Одной из таких методик является применений беспилотных летательных аппаратов (далее – БПЛА) для обеспечения безопасности на объектах транспорта. Данное новшество уже используется в других развитых странах. Субъекты транспортной безопасности, министерства и ведомства все чаще обращаются к помощи беспилотных летательных аппаратов, прежде чем

направить на разрешение критических ситуаций людей. БПЛА используются для периметрального и пограничного контроля, инспекции пожарной сцены, оповещений, преследований правонарушителей т.п. Навигация является неотъемлемой и важной частью технологического процесса, в том числе и транспортной безопасности» [26].

«Системы высотного видеонаблюдения на базе БПЛА являются современными средствами контроля, обнаружения, наблюдения и фиксации. Подобные комплексы мобильны, просты в управлении, тактико-технические характеристики позволяют их разворачивать как на открытой местности, так и в городских условиях. Эксплуатация возможна в дневное и ночное время, круглосуточно или в сменном режиме. Передаваемое с рабочей высоты 150–350 м высокоточное видеоизображение позволяет своевременно выявить и зафиксировать совершение актов незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса, а также обеспечить связь и управление наземными нарядами полиции» [26].

«На наш взгляд, в любое время суток, в сложных условиях и максимально короткие сроки применение указанной техники позволит осуществлять мониторинг обстановки на транспортном комплексе в режиме реального времени, обеспечит качественный и своевременный обмен информацией между правоохранительными органами» [26].

«Особенностью расследования транспортных катастроф на транспорте является большое количество различных экспертных исследований. На сегодняшний день, при назначении судебно-технических экспертиз для установления технических причин крушения, имеет место дефицит экспертов, специализирующихся в области железнодорожного транспорта. В Палате судебных экспертов, эксперты, имеющие лицензию на право производства судебно-экспертного исследования железнодорожного транспорта, отсутствуют. Поэтому их проведение обычно поручается работникам научно - исследовательских, учебных заведений (институтов, колледжей), инженерам различных железнодорожных служб» [26].

«Для решения этой проблемы, считаем необходимым, образование независимых научных учреждений, оснащенных необходимым оборудованием, с подбором квалифицированных специалистов, привлечением иностранных компаний, специализирующихся в указанной отрасли для обучения и подготовки казахстанских специалистов».

«Характерной особенностью ряда преступлений, связанных с крушениями и авариями, является то, что параллельно с досудебным расследованием преступлений проводится ведомственное (служебное) расследование обстоятельств происшедшего» [24].

«Общее между этими двумя видами расследования заключается в том, что зачастую они совершаются путем выполнения аналогичных действий: осмотра места происшествий, путем истребования необходимой документации, путем получения объяснений с лиц, имеющих отношение к исследуемому

факту, путем проведения в необходимых случаях определенных экспертных исследований» [24].

«Зачастую схожи и цели этих двух видов исследования. Так, при крушении либо аварии целью и служебного расследования, и досудебного расследования является установление обстоятельств происшедшего и лиц, ответственных за случившееся» [24].

«Однако, надо отметить, что велики и различия между этими двумя видами расследования. Во-первых, совершенно различный правовой уровень регламентации данных видов расследования. Если предварительное расследование преступлений, совершенных на транспорте регламентируется законом, а именно – УПК РК, то служебное расследование регламентируется ведомственными нормативными правовыми актами. Причем, на каждом виде транспорта действуют самостоятельные правила служебного расследования. Во-вторых, если предварительное расследование представляет собой деятельность процессуальную, то деятельность в рамках служебного расследования таковой не является» [24].

«Это значит, что деятельность по предварительному расследованию преступлений проводится в соответствии с нормами УПК РК, а также соответствующими лицами, наделенными процессуальными полномочиями, по установленным законом соответствующим правилам и в рамках соответствующих процедур и данная деятельность сопровождается составлением соответствующих процессуальных актов» [24].

«Деятельность по служебному расследованию проводится не на основании закона, а на основании подзаконных нормативных актов (Постановлений Правительства и приказов министерств), лицами, которые перечислены в этих правовых актах и в соответствии с правилами, утвержденными этими актами и сопровождается составлением соответствующей документации» [24].

«Например, в рамках служебного расследования можно назначить и провести экспертизу для определения недостачи, порчи или повреждения груза и размера причиненного ущерба. По результатам этой экспертизы составляется акт экспертизы. Но этот акт, в отличии от заключения эксперта, предусмотренного ст.283 УПК РК, не будет являться доказательством по уголовному делу. Данный акт экспертизы может стать доказательством по уголовному делу только тогда, когда следователь выполнит необходимые процессуальные действия по преобразованию его в доказательство: изымет его, осмотрит и приобщит к материалам уголовного дела, в качестве вещественного доказательства» [24].

«В-третьих, различаются предметы досудебного и служебного видов расследования. Предмет досудебного расследования – это событие преступления и виновность лица, а также установление отсутствия обстоятельств, которые могут повлечь за собой освобождение от уголовной ответственности и наказания. Предмет служебного расследования

происшествия на транспорте установлен в ведомственных нормативных актах, о которых мы сказали выше и заключается в выяснении обстоятельств и причин происшедшего и в определении круга лиц, по чьей вине данное происшествие произошло» [24].

«Причем, надо отметить, что если классификация уголовно наказуемых деяний осуществляется в соответствии с нормами Особенной части УК РК, то классификация происшествий на различных видах транспорта отличается друг от друга и базируется на вышеназванных нормативных актах» [24].

«Например, в настоящее время на железнодорожном транспорте нарушения безопасности движения и эксплуатации транспорта классифицируются на крушения, аварии, особые случаи брака в работе, случаи брака в работе. Перечень дан в последовательности, учитывающей степень общественной опасности. Например, крушения – столкновения поездов, сходы в результате которых погибли люди, повреждены локомотивы или вагоны до степени исключения их из инвентаря» [24].

«Уже из приведенных выше классификаций видно, насколько важно «привязать» классификацию к решению вопроса о наличии признаков преступления. Если в случае гибели людей вопрос о возбуждении уголовного дела не вызывает сомнения, то в отношении других транспортных происшествий следует разграничивать их от административно наказуемых. Соответственно перед началом досудебного расследования нужно четко представлять себе это разграничение, знать составы административно наказуемых деяний» [24].

«В-четвертых, различаются по своей правовой природе и по последствиям итоговые документы досудебного и служебного видов расследований. Итоговый документ служебного (ведомственного) расследования это, как правило, акт служебного расследования, который является документом, в котором излагаются обстоятельства совершенного транспортного происшествия, а также указываются лица, ответственные за данный инцидент. Итоговый документ досудебного расследования преступления на транспорте представляет из себя либо обвинительный акт, либо постановление о прекращении уголовного дела (уголовного преследования)» [24].

«Если акт служебного расследования транспортного происшествия может повлечь за собой в худшем случае привлечение к дисциплинарной ответственности в отношении работников соответствующего вида транспорта за допущенные нарушения по службе, то, итоговый документ досудебного расследования преступления на транспорте влечет за собой либо привлечение лица к уголовной ответственности (при составлении обвинительного акта) либо влечет за собой право на реабилитацию (в случае прекращения уголовного преследования)» [24].

«Ведомственными нормативными правовыми актами устанавливаются определенные случаи, когда акты служебного расследования транспортных

происшествий должны в обязательном порядке направляться в правоохранительные органы. Например, при крушениях и авариях на железнодорожном и воздушном видах транспорта, в случаях обнаружения хищения грузов на железнодорожном транспорте и т.д. Акты служебного расследования и прилагаемые к ним материалы служебного расследования могут выступать в качестве повода и оснований к возбуждению уголовного дела» [24].

«Отмечая большую значимость результатов служебного расследования по ряду происшествий на транспорте, таких как аварии, крушения, следует указать на то, что уровень правовой регламентации ведомственного расследования аварий и катастроф явно не соответствует степени общественной опасности этих деяний» [24].

«При анализе состояния преступности на транспорте необходимо учитывать показатели объемов грузоперевозок. Например, увеличение аварий и катастроф может произойти по причине роста объемов перевозок. Возможна иная ситуация: объем перевозок уменьшился, а уровень нарушений остался прежним. Это значит, что состояние законности на транспорте в целом ухудшилось. Например, за период 2016-2018 года объемы перевозок разными силами транспорта снижались в 2 раза. Соответственно, относительно стабильные показатели преступности на транспорте в это время, такие как преступные посягательства на грузы, нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспорта и др. вовсе не свидетельствовали об улучшении ситуации с преступностью на транспорте» [28].

«При анализе следует принимать во внимание и соотношение объемов перевозок на отдельных видах транспорта. Например, значительное число правонарушений, в т.ч. преступлений на железнодорожном транспорте объясняется тем, что объем перевозок грузов этим транспортом весьма значителен: он на втором месте после трубопроводного. Кроме того, до последнего времени в связи с монополией государства на этом транспорте действовала эффективная система ведомственного контроля, обеспечивающая своевременное выявление правонарушений, от чего в значительной степени зависит уровень выявленных преступлений. Далее по объемам перевозок следует автомобильный транспорт. Роль различных видов транспорта отличается в зависимости от того, какие осуществляются перевозки: международные или внутренние. В международных перевозках грузов лидирует морской, воздушный, внутренний водный транспорт. Нужно учитывать, что в настоящее время основной объем грузов перевозят не национальные, а иностранные перевозчики, и нередко в их деятельности не меньше правонарушений, причем эти нарушения отличаются спецификой (среди них наибольшее распространение имеют контрабандное перемещение грузов, уклонение от уплаты таможенных платежей, нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспорта и пр.)» [28].

«При анализе преступности нужно получать данные об экономическом положении транспортных организаций, техническом состоянии транспорта. Так, высокому уровню нарушений правил безопасности движения и эксплуатации транспорта способствует резкое старение транспорта, убыточное состояние транспортных организаций. Парк подвижного состава, находящегося в эксплуатации, имеет средний возраст 10-30 и более лет. По электровозам этот показатель - около 90%, морским судам - 79%, воздушным - 36%. Хотя в мире средний возраст, например, воздушных судов составляет всего около 10 лет. Практически все виды транспорта находятся у черты так называемой экономической безопасности. Транспортные средства в массовом порядке списываются, и объем перевозок национальным транспортом сокращается, этот рынок захватывают иностранные перевозчики. Старение транспорта значительно увеличивает риск аварий, террористических акций, поскольку достаточно действия некоторых факторов, чтобы вызвать необратимые последствия» [28].

«Случаи укрытия аварийных происшествий на транспорте весьма распространены, как и случаи неправильной их квалификации - в сторону занижения: крушение выдается за аварию, авария - за брак в работе, брак - за обычное нарушение технологической дисциплины. Наиболее распространенным способом укрытия от учета - умалчивание о происшедших аварийных случаях, не регистрация их в первичных учетных документах. Иногда вина необоснованно переносится на других лиц, например, на владельца подъездного пути или отправителя груза, на другую дорогу» [29].

«Многогранность и сложность правоотношений, возникающих в процессе перевозки грузов и пассажиров, требуют от работников транспортной прокуратуры не только достаточной правовой подготовки, но и знаний в области эксплуатации транспортных средств. Однако, без практического опыта и соответствующих знаний специфики надзираемой сферы, об осуществлении качественного надзора не может быть и речи» [29].

«Для решения данной проблемы, необходимо внести в учебную программу Академии правоохранительных органов при Генеральной прокуратуре Республики Казахстан специальные курсы для транспортных прокуроров и следователей по повышению знаний курируемых направлений в работе» [29].

1.4 Зарубежный опыт расследования преступлений, связанных с авариями и крушениями на железнодорожном транспорте, и возможность его применения в практике работы следственных органов Республики Казахстан

Как правило, зарубежное законодательство о преступлениях против безопасности движения и эксплуатации транспорта хорошо систематизировано – специальные разделы и главы имеются в Уголовном кодексе Швейцарии,

Испании, Нидерландов, Италии, Японии, стран Балтии, Кавказа и Закавказья, Японии и других стран.

Нормы, криминализирующие соответствующие общественно опасные деяния в сфере транспорта в Германии, Австрии, Дании, Швеции и других странах, содержатся в других разделах и главах, обычно устанавливающих ответственность за преступления против общественной безопасности и порядка. В государствах, где уголовное законодательство не систематизировано, соответствующие нормы представлены в виде специального закона.

Рассматриваемые нормы систематизированы по различным признакам, но преобладающей основой для систематизации являются признаки объекта и субъекта преступления. Есть преступления, связанные с эксплуатацией автомобильного, железнодорожного, морского и воздушного транспорта. Законодательство некоторых государств касается таких видов преступлений, как автомобильные дороги, общественный транспорт, авиация, железнодорожные переезды и т.д.

Большинство преступлений сформулированы как материальные. Для прекращения преступления требуются конкретные последствия (если таких последствий нет, деяние не признается преступлением, а лицо привлекается к административной ответственности).

Последствиями считаются смерть одного или нескольких человек, тяжкий вред их здоровью, значительные материальные потери граждан, общества и государства, значительные транспортные проблемы и др. в исключительных случаях составы преступлений формулируются как формальные, то есть никаких последствий для уголовного преследования не требуется, если деяние создает реальную угрозу безопасности воздушного, высокоскоростного железнодорожного транспорта и т.д.

Законодатель неоднозначно оценивает состояние опьянения. В некоторых государствах (в частности, в Германии, Польше, Дании и др.), сам факт управления транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения уже криминализован. Законы других государств признают состояние опьянения только отягчающим обстоятельством или не принимают во внимание вообще. Особенно интересна эта часть законодательства США, где в одних штатах совершение преступления в состоянии легкого опьянения не влияет на квалификацию, а в других, с точки зрения транспортной безопасности, запрещено употреблять алкогольные напитки, наркотики, при управлении автомобилем или другим транспортным средством.

Законодательство некоторых государств, например Болгарии, предусматривает особые основания для освобождения от уголовной ответственности за определенные транспортные преступления, которые заключаются в том, что лица, сделавшие все возможное для минимизации последствий своих действий (бездействия), не привлекаются к ответственности.

Норма действует даже в том случае, если последствия наступили, несмотря на посткриминальную деятельность человека.

Резюмируя вышесказанное, отметим, что зарубежное законодательство, в первую очередь западноевропейское, в области правового регулирования уголовной ответственности за транспортные преступления развито, имеет множество оригинальных норм и правовых приемов и оказывает существенное влияние на сферу безопасности движения и эксплуатации транспорта.

Выводы по 1 главе

Методику расследования крушений и аварий можно разделить на две части:

1) общие положения, рассчитанные на применение при расследовании любых видов крушений и аварий;

2) специализированная часть, содержащая рекомендации, касающиеся особенностей расследования двух основных типов крушений (аварий) - столкновений поездов и сходов с рельсов подвижного состава.

В содержание общей части методики входят рекомендации, касающиеся:

1) перечня обстоятельств, подлежащих обязательному установлению по делу;

2) последовательности и системности выполнения следственных действий и тактики их проведения в целях быстроты и эффективности расследования;

3) общих вопросов применения технических средств криминалистики, что обеспечивает высокий профессионализм расследования, достоверность результатов.

Для того чтобы рекомендации, содержащиеся в методике расследования, носили конкретный практический характер, они должны быть тесно увязаны с особенностями раскрытия определенного вида преступлений, учитывать характер события преступления, способ действий преступника, его личность, типичные последствия.

Со сложной двойственной структурой события преступления связаны некоторые особенности установления его времени и места. Установление времени и места собственно крушения - столкновения поездов или схода с рельсов - не представляет обычно трудностей и носит очевидный характер, хотя фиксация всех важных последствий, следов, деталей иногда требует значительного труда. Напротив, нарушение правил, приведшее к крушению, неочевидно, время и место его совершения, как правило, вначале неизвестны, нередко умышленно скрываются, и установление этих обстоятельств требует значительных усилий.

Важным обстоятельством является способ совершения преступлений. Понятие «способ совершения преступления» чаще связывают с умышленными преступлениями. Однако данное понятие может быть использовано и в отношении неосторожного преступления в смысле механизма поведения

виновного и формирования следов независимо от того, предвидел ли он и желал ли наступления результатов своего поведения.

Специфические особенности, характерные для рассматриваемых преступлений, могут быть отмечены и применительно к обстоятельствам, включенным в группу «виновность».

В материалах дела о крушении (аварии) должны находиться соответствующие документы, удостоверяющие должностную принадлежность и круг обязанностей обвиняемого. Особо необходимо исследовать вопрос о том, входили ли действия, приведшие к крушению, в круг служебных обязанностей данного лица.

Рациональная последовательность проведения следственных действий и организационных мероприятий во многом обеспечивает быстроту и эффективность раскрытия и расследования преступлений рассматриваемого вида.

Схематически эту оптимальную последовательность можно представить в таком виде: осмотр места крушения, выявление очевидцев и участников происшествия; изучение и приобщение к делу материалов служебного расследования; допросы лиц, причастных к крушению или аварии, установление характера их действий и мотивов поведения в условиях происшествия; назначение экспертиз, истребование уточняющих данных о механизме происшествия; истребование и приобщение к делу копий и выписок из ведомственных нормативных актов, положения которых нарушены виновными лицами; допросы лиц, привлекаемых в качестве обвиняемых; сбор данных, характеризующих личность обвиняемых (документов о должностном положении, характеристик, данных о состоянии здоровья и др.); проверка обстоятельств, смягчающих или отягчающих вину; уточнение данных об общей сумме ущерба; истребование соответствующих документов у руководства отделением дороги (или руководства дороги), назначение при необходимости экспертизы; сбор данных об обстоятельствах, способствовавших крушению (о состоянии дисциплины, обеспеченности техническими средствами и материалами и др.).

При расследовании крушений и аварий информация, собираемая в ходе первоначальных следственных действий и других мероприятий следователя, играет во многих случаях решающую роль.

Это, прежде всего, относится к следственному осмотру места крушения и других, связанных с происшествием объектов, к изучению и приобщению к делу материалов служебного расследования. На основании этих предварительных данных следователь строит общую версию о механизме крушения (аварии), его причинах, лицах, виновных в происшествии. Последующие действия, в свою очередь, служат для проверки, уточнения и подтверждения версии и завершения расследования.

2 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ И МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ РАССЛЕДОВАНИЯ УГОЛОВНЫХ ДЕЛ ПО ФАКТАМ КРУШЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

2.1 Виды аварийных ситуаций на железнодорожном транспорте и их причины

Железнодорожный транспорт, осуществляющий огромные объемы пассажирских и грузовых перевозок, в том числе опасных и особо опасных, относится к отраслям народного хозяйства с повышенным риском аварий. Подавляющее большинство тех, кто работает на железнодорожном пути, очень добросовестны, безусловно выполняют свои обязанности и стараются обеспечить бесперебойную работу железнодорожной системы. В то же время, на ряде железных дорог, ухудшается ситуация с безопасностью движения, снижается уровень трудовой и технологической дисциплины, увеличивается количество аварий и несчастных случаев. Поэтому, в комплексе мероприятий, направленных на обеспечение безопасности движения, и смягчение последствий аварий и несчастных случаев на железнодорожном транспорте, важно своевременно вмешиваться в дальнейшие мероприятия по ликвидации последствий аварий.

До недавнего времени железные дороги считались самым безопасным видом транспорта. Однако более тщательный анализ показывает, что по уровню безопасности движения железнодорожный транспорт занимает третье место после автомобильного и воздушного транспорта.

Статические данные последних лет свидетельствуют о значительном числе пострадавших и погибших в результате крушений пассажирских поездов.

Согласно «Аналізу пожарной безопасности по АО «НК «КТЖ» и ДО за 2019 год», за 2019 год зарегистрировано 74 против 70 случаев пожаров прошлого года. Допущено увеличение на 6% или 4 случая пожаров. Пожары распределены по АО 26 против 25, помощь подразделениям ДЧС 33 против 35, отнесенным к Прочим организациям 15 против 10 случаев пожаров.

74 случая пожара допущено в границах следующих НОД-ГП:

- Караганда 15,
- Костанай 13,
- Актобе и Семей по 10,
- Алматы 7,
- Жамбыл 6,
- Павлодар 4,
- Шымкент 4,
- Акмола 2;
- Кызылорда 2,
- Уральск 1 случай пожара.

Наибольшее число пожаров в 2019 году допущено в границах НОД-ГП Караганда 15, Костанай 13, Актобе и Семей по 10 случаев.

В сравнении с 2018 годом, рост числа пожаров допущен в границах НОД-ГП:

- Караганда с 3 до 15,
- Костанай с 7 до 13,
- Семей с 7 до 10,
- Алматы с 4 до 7,
- Шымкент с 1 до 4,
- Павлодар с 2 до 4 случаев пожара.

Пожары не допущены в границах НОД-ГП Атырау и Мангыстау.

В сравнении с 2018 годом, рост числа пожаров допущен по хозяйствам ЦП с 15 до 17, ЦЛ с 0 до 1 случая пожара.

Причинами возникновения пожаров явились:

- 34 случая перехода огня со степи, автодорог, дач;
- 24 случая нарушений норм пожарной безопасности (НПБ);
- 10 случаев технической неисправности;
- 3 случая короткого замыкания эл.приборов;
- 1 случай нарушения правил погрузки груза.

74 случая пожара произошли:

- в 37-ми случаях (50%) в полосе отвода;
- в 10-ти случаях (14%) в зданиях и сооружениях;
- в 9-ти случаях (12%) в степи;
- в 6-ти случаях (8%) на локомотивах и в грузовых вагонах;
- в 2-х случаях (3%) на территории организации;
- по 1 случаю (1,3%) в багажном вагоне, на трансформаторе, на СПС; в пассажирском вагоне.

За 2019 год нанесен материальный ущерб на сумму более 12,5 млн. тг. против 45 млн. тг. 2018 года, спасено материальных ценностей на сумму более 918 млн. тг. против 1,5 млрд. тг. 2018 года.

Из 74-х случаев (2018г.-70), 56 случаев пожара (2018г.-57) потушены пожарными подразделениями АО «НК «КТЖ», затраты составили более 9,246 млн. тг. против 6,623 млн. тг. в 2018 году.

За 2019 год выполнено 75 выездов восстановительных поездов (далее – ВП). Поднято и убрано с полотна за текущий период 130 ед. подвижного состава (109 вагонов, 20 локомотивов, 1 СПС) и 2 контейнера.

За 2019 год ВП осуществлено 25 выездов на сумму более 16,8 млн. тг, в том числе, на подрядно-договорные работы 10 выездов на сумму более 12,8 млн. тг; на подъездные пути 15 выездов на ликвидацию последствий сходов на сумму более 4 млн.тг.

Чрезвычайные ситуации при перевозке опасных и особо опасных грузов железнодорожным транспортом приводят к значительным разрушениям, загрязнению местности и гибели больших масс людей токсичными веществами.

При ликвидации последствий таких инцидентов, помимо оказания медицинской помощи пострадавшим, необходимо принять комплекс природоохранных мер.

Наиболее распространенными авариями на железнодорожном транспорте, приводящими не только к гибели пассажиров, но и окружающих их лиц, являются следующие виды аварий (рисунок 2.1).



Рисунок 2.1 - Наиболее распространенные аварии на железнодорожном транспорте

Основные причины показаны на рисунке 2.2.

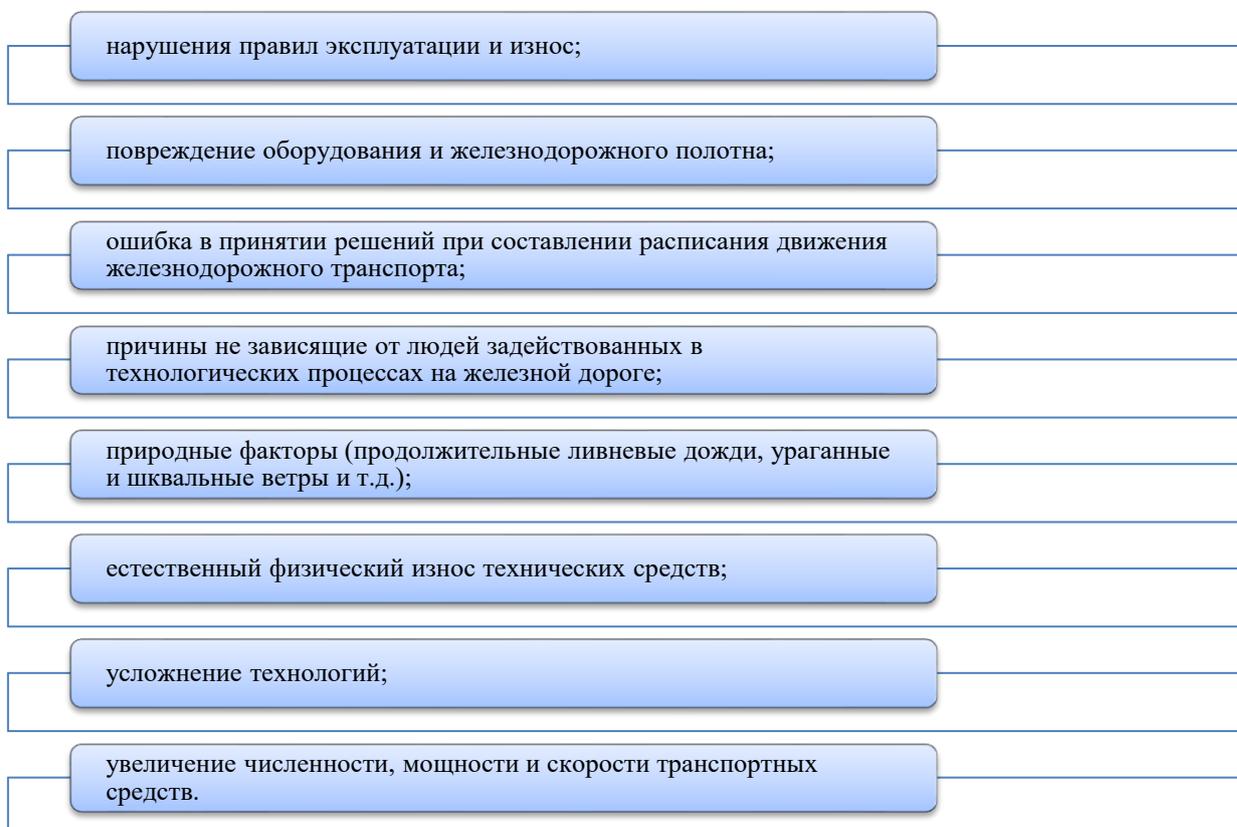


Рисунок 2.2 - Основные причины аварии на железнодорожном транспорте

На железнодорожном транспорте большую роль играет человеческий фактор (рисунок 2.3).

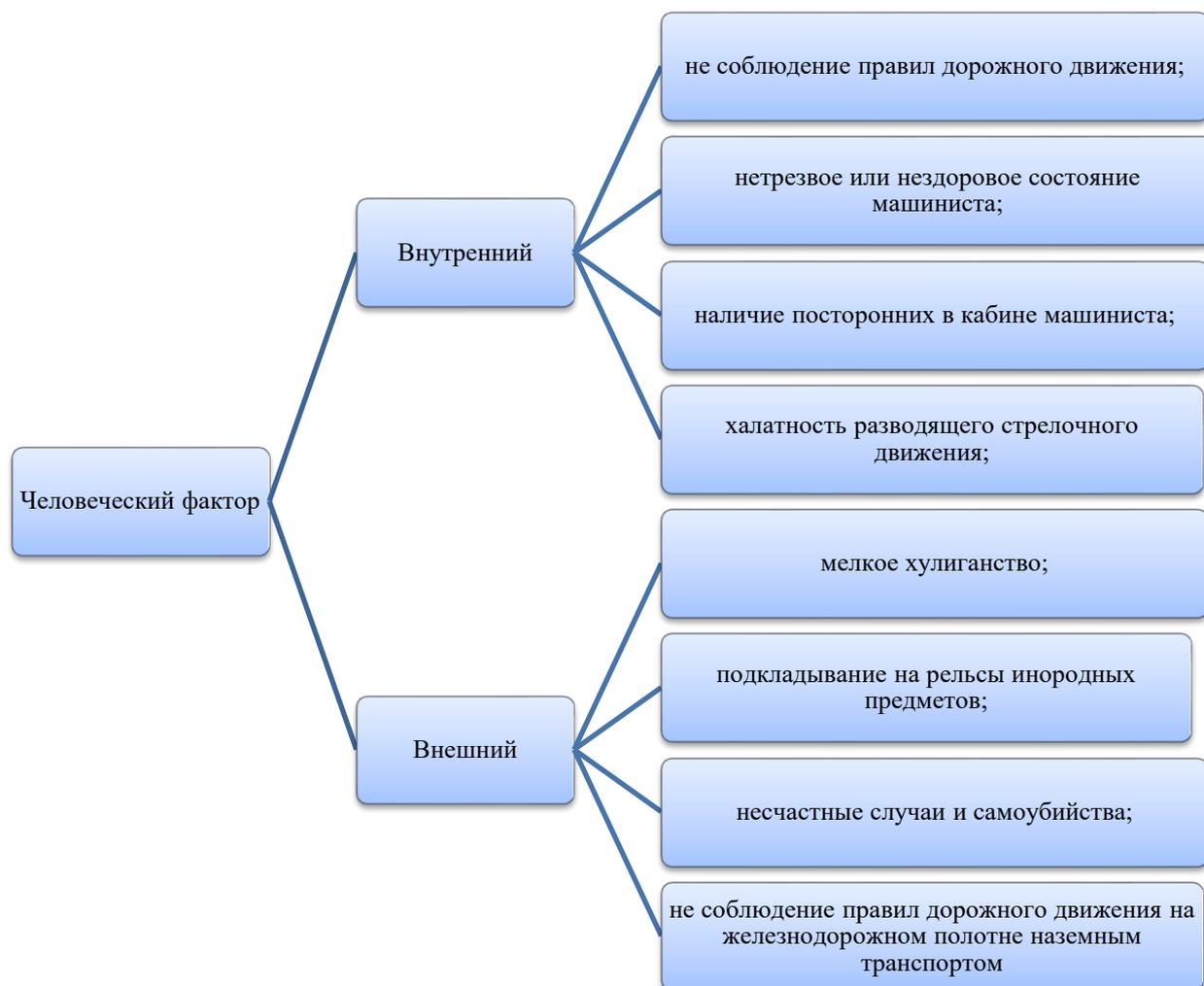


Рисунок 2.3 - Человеческий фактор как причина аварий

Все аварии требуют немедленного оперативного вмешательства руководителя железной дороги и его решений, которые влияют на жизнь и стабильную работу железнодорожной системы. Руководитель должен принять прямое правильное решение, выбрать стратегию и рассчитать наиболее выгодную тактику, стараясь не отражать этот инцидент на всем железнодорожном движении (выбрать свободные железнодорожные пути для поездов, следующих за аварийным поездом), или рассчитать время и расстояние, разрешенные для поездов, движущихся один за другим или в противоположных направлениях. В своих действиях человек, ответственный за выбранную стратегию безопасности, подвергается риску возникновения проблем. Поскольку действовать нужно немедленно и у него есть выбор, он

рискует совершить ошибку, которая впоследствии может привести к следующей железнодорожной катастрофе.

Например, ответственное лицо назначило объезд, или время ожидания поезда, следующего за аварийным поездом, неверно, произойдет еще одно столкновение и, возможно, ряд других железнодорожных аварий. Это также может произойти из-за не подчинения, или самостоятельного принятия решения машинистом.

Крушения и аварии допускают не только и не столько начинающие машинисты, но и высококлассные специалисты с большим стажем. Поэтому, необходимо систематически анализировать и усиливать контроль за надежностью машинистов, в том числе имеющих большой профессиональный стаж (5-10 лет и более). Не исключено, что у некоторых из них, со временем, вырабатывается уверенность в себе и формальное отношение к выполнению своих обязанностей, что, в свою очередь, приводит к грубым нарушениям правил безопасности дорожного движения. Пристального внимания заслуживают и другие причины нарушений, такие как продолжительность движения поездов.

Исходя из практики, наибольшее количество проездов запрещающего сигнала наблюдается в первые 5 часов работы локомотивной бригады (особенно в первые 3 часа). После относительного снижения числа нарушений на 3-м-5-м часе работы, отмечается их нарастание на 5-м-9-м часе.

К наиболее существенным факторам снижения надежности работы машиниста, в первые часы, относится длительный период вработываемости, а на последующих этапах - развитие переутомления.

Косвенными причинами допущенных нарушений могут быть недостаточные предрейсовый отдых и психофизиологическая подготовка, а также ослабленный предрейсовый контроль за состоянием здоровья членов локомотивных бригад.

В этой связи, остается «остро» актуальным дальнейшее повышение уровня профессионального отбора, предрейсового контроля и психофизиологической оценки состояния работников ведущих профессий отрасли. Это должно составлять основу профилактической работы по предупреждению ЧС на железнодорожном транспорте.

Более сложной задачей является создание и развитие системы оперативного реагирования для оказания необходимой медицинской помощи пострадавшим, особенно в условиях крупномасштабных ЧС. Как показывает анализ многолетнего опыта, ни одна авария на железных дорогах практически не имеет аналогов. Поэтому руководителям и другим участникам ликвидации последствий ЧС обычно приходится принимать нестандартные решения в каждом конкретном случае.

Объективные трудности в работе медицинской службы, в основном, связаны с разнообразием специфических условий и факторов, влияющих как на

масштаб последствий железнодорожных аварий, так и на характер и объем оказываемой медицинской помощи. Основные из них показаны на рисунке 2.4.

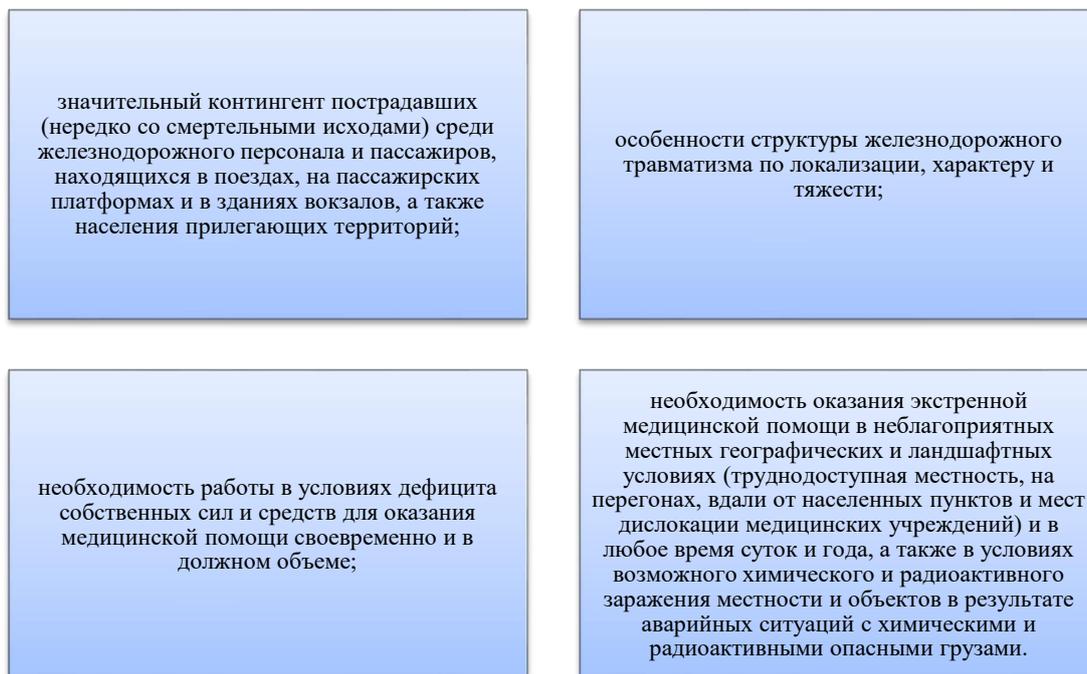


Рисунок 2.4 - Специфические условия и факторы, влияющие на масштаб последствий железнодорожных аварий

Согласно статистическим данным, за 2020 год при плане 213, проведено 234 учений, в том числе:

- 191 пожарно-тактическое учение (57 зданий, 43 полоса отвода, 31 грузовой вагон, 31 локомотив, 14 СПС, 11 пассажирских вагонов, 2 прочих, 2 лес) (далее – ПТУ);
- 41 учение по Гражданской обороне (ГО);
- 2 учения по антитеррористической защите (АТЗ).

На 2020 год запланировано 220 учений: 189 ПТУ, 31 по ГО.

Во исполнение протокола №3 от 27 ноября 2019 года заседания МВГК в первом квартале 2020 года планируется проведение комплексных учений совместно с подразделениями ДЧС по отработке алгоритма действий дежурного персонала при возникновении ЧС на железнодорожном транспорте.

В целях предупреждения пожаров в зоне полос отвода, вдоль железнодорожного полотна, проведено 1355 пожарно-технических обследований полосы отвода вдоль железных дорог, выявлено 3196 нарушений норм пожарной безопасности, применено 236 запретных мер на ограничение эксплуатации пожароугрожаемых объектов (в т.ч. 145 – на полосе отвода, 28 в местах складирования шпал, 44 локомотивов, 19 пассажирских вагонов).

Совместно с областными и районными акиматами, подразделениями ДЧС и ДВД на транспорте, проведено 265 совещаний, круглых столов и бесед,

опубликовано 26 статей в СМИ, направлено 466 писем, издано 1431 аншлагов и плакатов с профилактическими мероприятиями, проведено 37 учений с подразделениями ДЧС, направленных на отработку навыков тушения условных степных и лесных пожаров.

За 2020 год по Компании и ДО привлечено к дисциплинарной ответственности 196 работников, против 164 работников в 2019 году.

2.2 Тактика осмотра места происшествия по делам о крушениях и авариях на железнодорожном транспорте

«Несмотря на многообразие видов железнодорожных аварий и специфику применяемых методов и средств досмотра, каждому осмотру места происшествия, в случаях аварий на железнодорожном транспорте, должна предшествовать обязательная подготовка» [30].

«На этом этапе следователь должен получить как можно больше информации о том, что произошло (время, место, количество сошедших с рельсов вагонов, повреждения, возможные жертвы, меры, принятые для устранения последствий) и об условиях, в которых предстоит работать, в том числе о том, содержат ли сошедшие с рельсов вагоны опасные грузы, и если да, то какие меры и кем принимаются для устранения опасных последствий, связанных с возможной утечкой и разливом этих веществ, в зависимости от чего, возможно, потребуется использовать средства индивидуальной защиты при проведении осмотра места происшествия» [30].

«При этом, следователю предстоит решить вопрос об участии в осмотре места происшествия специалиста (работника железнодорожного транспорта, кинолога с собакой), по осуществлению выезда на место происшествия, в составе нескольких следственных групп (в зависимости от воздействий, возникающих в результате сбоя), а также вопрос о применении средств фиксации результатов осмотра места происшествия (помимо обычных научно-технических средств в виде фото-видеоаппаратуры. Следственная группа должна быть оснащена осветительными приборами, средствами для нанесения схем и планов, специальными шаблонами и приборами, используемыми железнодорожными служащими для выявления дефектов и неисправностей объектов железнодорожного транспорта. Не рекомендуется использовать измерительные приборы, находящиеся в распоряжении местных работников путевой службы, поскольку они могут быть не исправны, или намеренно приведены в не исправное состояние заинтересованными лицами» [30].

«После того, как группа прибывает на место происшествия, необходимо получить краткую информацию о случившемся от сотрудников полиции, свидетелей и тех, кто первым обнаружил инцидент. Особенно важным для предстоящей проверки является информация об изменениях, которые были внесены в ситуацию до приезда следователя (при оказании помощи пострадавшим, ликвидации последствий ДТП и др.), а также сведения о том,

где и какие следы и предметы доказательного значения уже были обнаружены во время восстановительных работ, или могут быть найдены. Кроме того, необходимо выяснить обстановку в районе аварии, интенсивность движения поездов (в случае восстановления их движения), характеристики путевых сооружений» [30].

«Тактически правильно фиксировать истолкования, данные лицами по вышеуказанным вопросам, путем получения объяснений (при возбуждении уголовного дела - на допросах). В случае крушения поезда, или аварии с опасным и секретным грузом, необходимо выяснить, какой ущерб был причинен грузу и его упаковке, существует ли угроза взрыва, отравления, заражения окружающей территории; принять меры по устранению опасного повреждения и недопущению разглашения секретных данных о грузе» [30].

«В тех случаях, когда в результате крушения поезда с таким грузом возникла пожарная или взрывоопасная ситуация или произошло загрязнение окружающей среды, осмотр места происшествия до прибытия специалистов и определения ими состояния обстановки, характера и степени загрязнения окружающей среды невозможен» [30].

Так, согласно «Правилам техники безопасности и порядку ликвидации чрезвычайных ситуаций с опасными грузами при перевозке их по железным дорогам» [31], «в случае возникновения чрезвычайной ситуации на железной дороге следователю необходимо «оценить «химическую обстановку», определить границы опасных участков, принять меры по ограждению и оцеплению», в соответствии с радиусом участка, подлежащего изоляции (зона изоляции), «утечкой и разливом» веществ, а также «пожаром»» [31].

«Так, 02.03.2013 в 13-17 на 5513 км пк 1 перегона Боярский – Посольская двухпутного электрифицированного участка Слюдянка – Улан-Удэ произошел сход 26 вагонов грузового поезда № 2416. В опрокинутом 33 вагоне (специализированный танк-контейнер) с грузом «спирт бутиловый», относящийся к числу токсичных продуктов 3 класса опасности, имела течь. В связи с чем, до ликвидации течи специалистами, осмотр не производился, место происшествия было оцеплено, посторонние лица не допускались» [30].

«На ориентировочном этапе осмотра следователь должен определить объекты, подлежащие осмотру, и границы осмотра. Для установления границ места происшествия и объектов, подлежащих первоочередной экспертизе, следует учитывать мнение комиссии, проводящей служебное расследование, в рамках закона, по указанному факту, поскольку указанные лица, являясь высококвалифицированными железнодорожными работниками, обладают специальными знаниями в области железнодорожного транспорта» [30].

«При необходимости, они могут быть привлечены к осмотру места происшествия в качестве специалистов. Производя осмотр места происшествия, следователь не должен вмешиваться в производство внутреннего расследования, напротив, осмотр места происшествия следователем и осмотр, проводимый в рамках служебного расследования, могут проводиться

параллельно и некоторые предметы, изъятые при осмотре места происшествия, для исследования и хранения могут быть направлены членам комиссии (кузовные части вагонов, локомотивы, путевые конструкции, записывающее устройство коростелевых лент поездов и другие)» [30].

«На этапе детального исследования, следователь должен последовательно изучать обстановку места происшествия в соответствии с выбранным направлением движения на отдельных узлах (участках), каждый из которых отличается определенным набором пространственно или информационно связанных объектов и следов. При поиске источников криминалистической информации, следователь должен понимать специфический механизм образования следов, моделирующий взаимодействие объектов. Решая такие частные вопросы взаимодействия объектов, следователь опирается на знание механизма взаимодействия всех объектов, участвующих в происшествии, и знание взаимосвязи следов преступления, образующихся в результате такого взаимодействия» [30].

«Осмотр места происшествия на железнодорожном транспорте должен проводиться методично, по четко определенной системе и, как уже говорилось выше, в соответствии с видами транспортных происшествий, чтобы не упустить из виду какие-либо важные узлы и детали. При осмотре места происшествия следователь должен изучить и зафиксировать (с помощью видео, ориентировочной и обзорной фотосъемки, записей в протоколе или черновых набросков, планов, схем) обстановку в целом, определить взаимное расположение, взаимосвязь основных объектов и прилегающей территории. На самом деле осмотр вышеупомянутого места аварии всегда носит линейный характер, поскольку место аварии расположено на одной линии-вдоль железнодорожных путей и в непосредственной близости от них» [32].

«Однако, учитывая специфику железнодорожного транспорта, досмотр должен проводиться не только на объектах, расположенных на месте железнодорожной аварии, но и на объектах, которые могут находиться на значительном удалении от указанного места, включая, при необходимости, сигнальные, централизуемые и блокирующие устройства, элементы верхнего строения пути и т.д.» [32].

«Во время осмотра места происшествия, можно проверить указанные сигнальные, централизованные и блокирующие устройства на предмет их исправности» [32].

«Так, 24 мая 2014 на перегоне «Саянтуй-Медведчиково» Тарбагатайского района Республики Бурятия на неохраняемом железнодорожном переезде, оснащенном звуковой и световой сигнализацией, произошло столкновения пассажирского поезда № 362 с автобусом малого класса Hyundai County, в котором находились 2 человека. По прибытии следственной группы на место происшествия, водитель автобуса заявил, что причиной столкновения явилась неисправность средств сигнализации, которыми был оборудован переезд» [32].

«В ходе осмотра места происшествия были не только осмотрены сигнальные системы, но и проведена проверка, установлена их исправность и исправность, что нашло отражение в протоколе осмотра места происшествия. Впоследствии в ходе доследственной проверки было установлено, что причиной аварии стало нарушение правил дорожного движения водителем автобуса при следовании по регулируемому железнодорожному переезду» [32].

«При проведении осмотра места происшествия в случае аварий и несчастных случаев на железнодорожном транспорте, следует осматривать предметы, которые могут быть намеренно изменены. В частности, к таким элементам относятся тормозные колодки, для определения их температуры, запорные клапаны и концевые клапаны тормозной магистрали, устройства управления локомотивом. Часто на месте аварии происходит нагромождение вагонов, локомотивов, их частей, узлов, опорных столбов, контактных сетей, а также поврежденных рельс и шпал путей. Проведение осмотра, с фиксацией всех предметов на месте, не обращая особого внимания на вещественные доказательства, которые имели бы отношение к технической причине происшествия, является тактической ошибкой следователя» [32].

«В связи с этим, для проведения качественного осмотра места происшествия, определения правильного направления и последовательности осмотра места происшествия, конкретных объектов и предметов, подлежащих детальному осмотру, необходимо исходить из характера и вида железнодорожной аварии» [32].

2.3 Методика расследования уголовных дел по фактам крушений и аварий на железнодорожном транспорте

«Отличительной чертой крушений и аварий на железнодорожном транспорте является многообразие их видов как в отношении вызвавших крушение нарушений правил безопасности движения, так и в отношении их последствий» [33].

«Поэтому методику расследования крушений и аварий можно разделить на две части (рисунок 2.5)» [33]

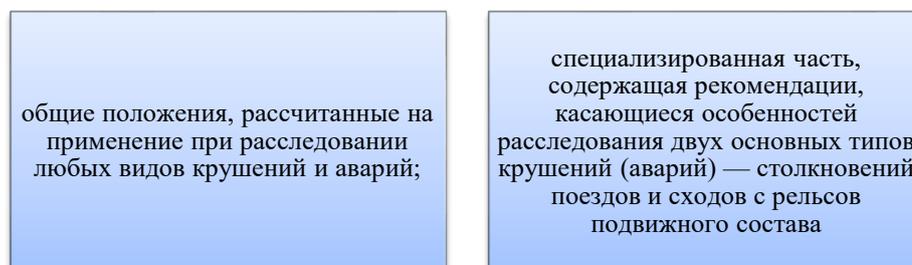


Рисунок 2.5 – 2 основные части методики расследования крушений и аварий [33]

«В содержание общей части методики расследования крушений и аварий на железнодорожном транспорте входят рекомендации, касающиеся: перечня обстоятельств, подлежащих обязательному установлению по делу; последовательности и системности выполнения следственных действий и тактики их проведения в целях быстроты и эффективности расследования; общих вопросов применения технических средств криминалистики, что обеспечивает высокий профессионализм расследования, достоверность результатов» [34].

Для того чтобы рекомендации, содержащиеся в методике расследования, носили конкретный практический характер, они должны быть тесно увязаны с особенностями раскрытия определенного вида преступлений, учитывать характер события преступления, способ действий преступника, его личность, типичные последствия.

«Предмет доказывания по делам о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта имеет особенности, вызванные двойственной структурой события преступления, которое состоит из двух частей: нарушений правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта; последствий, наступивших в результате этих нарушений» [34].

«Обе эти части должны быть тщательно исследованы и доказаны, равно как и причинная связь между нарушениями правил и последствиями» [34].

«Следственная практика свидетельствует, что событие преступления по уголовным делам данной категории развивается следующим образом: 1) работник или работники железнодорожного транспорта нарушают правила безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта; 2) в результате нарушений создается определенная техническая ситуация (неисправность элементов железнодорожного пути, подвижного состава, прием поезда на путь, занятый другим подвижным составом, и т. д.), при которой крушение или авария подвижного состава становится неизбежной или (при определенных условиях) возможной; 3) эта техническая ситуация приводит к сходу, столкновению подвижного состава и другим последствиям, т. е. возникает определенная следственная ситуация, обстоятельства которой ложатся в основу уголовного дела» [35].

«Применительно к характеру события следует отметить два обстоятельства: 1) сложную структуру самого события, состоящего как бы из двух частей: нарушения правила (например, правила об остановке поезда перед запрещающим сигналом светофора) и собственно крушения (например, столкновения поездов или схода с рельсов). Обе эти части события должны быть тщательно исследованы и доказаны, равно как и причинная связь между первым (нарушение правила) и вторым (крушение); 2) многообразие конкретных видов нарушений правил безопасности движения и связанных с ними последствий» [35].

«Со сложной двойственной структурой события преступления связаны некоторые особенности установления его времени и места. Установление времени и места собственно крушения — столкновения поездов или схода с рельсов — не представляет обычно трудностей и носит очевидный характер, хотя фиксация всех важных последствий, следов, деталей иногда требует значительного труда. Напротив, нарушение правил, приведшее к крушению, неочевидно, время и место его совершения, как правило, вначале неизвестны, нередко умышленно скрываются, и установление этих обстоятельств требует значительных усилий» [36].

Важным обстоятельством, подлежащим выяснению по каждому делу, является способ совершения преступлений.

«Понятие «способ совершения преступления» чаще связывают с умышленными преступлениями. Однако, данное понятие может быть использовано и в отношении неосторожного преступления в смысле механизма поведения виновного и формирования следов независимо от того, предвидел ли он и желал ли наступления результатов своего поведения» [37].

«Для крушений и аварий характерен значительный материальный ущерб. Ущерб обычно имеет сложный состав и включает в себя сумму ущерба, нанесенного подвижному составу, пути, различным сооружениям, ущерба, связанного с повреждением и утратой грузов и багажа, со стоимостью восстановительных работ, возмещением ущерба, причиненного здоровью людей. В ходе расследования все эти данные должны быть точно установлены и обоснованы доказательствами» [38].

«Важное значение в правильно и полно проведенном расследовании имеет точное и обоснованное указание на все нарушения специальных правил, обеспечивающих безопасность движения на железных дорогах» [39].

Специфические особенности, характерные для рассматриваемых преступлений, могут быть отмечены и применительно к обстоятельствам, включенным в группу «виновность».

В материалах дела о крушении (аварии) должны находиться соответствующие документы, удостоверяющие должностную принадлежность и круг обязанностей обвиняемого. Особо необходимо исследовать вопрос о том, входили ли действия, приведшие к крушению, в круг служебных обязанностей данного лица.

Рациональная последовательность проведения следственных действий и организационных мероприятий во многом обеспечивает быстроту и эффективность раскрытия и расследования преступлений рассматриваемого вида.

Схематически эту оптимальную последовательность можно представить в таком виде (рисунок 2.6).



Рисунок 2.6 - Последовательность проведения следственных действий

При расследовании крушений и аварий информация, собираемая в ходе первоначальных следственных действий и других мероприятий следователя, играет во многих случаях решающую роль.

2.4 Типичные следственные действия, выполняемые на первом этапе расследования уголовного дела, связанного с крушением или аварией на железнодорожном транспорте

«Как справедливо отмечает А. С. Клайдова, последствиями аварий и крушений на железнодорожном транспорте являются многочисленные жертвы, проблемы экологического характера, срывы графиков движения, что, в целом, причиняет значительный ущерб экономике государства» [40].

«Как указывают В. Л. Шапошников и И. Н. Озеров, содержание первоначального этапа расследования определяет следственная ситуация,

зависящая от времени, которое прошло с момента совершения преступления или обнаружения его следов, предмета преступления, поведения подозреваемых, свидетелей и некоторых иных обстоятельств» [41].

«Типичные следственные действия, выполняемые на первом этапе расследования уголовного дела, связанного с крушением или аварией на железнодорожном транспорте, зависят от имеющейся следственной ситуации. Можно выделить две типичные следственные ситуации, определяющих содержание первоначальных следственных действий: 1) внешняя причина происшествия очевидна (например, пожар, взрыв, наложение на пути посторонних предметов); в такой ситуации в качестве основной задачи выступает установление причастных к транспортному происшествию лиц; 2) причина происшествия неизвестна: это могут быть как внутренние обстоятельства, так и внешние действия; в такой ситуации перед следственным органом стоит задача по установлению непосредственной причины происшествия» [41].

«В числе первоначальных следственных действий, типичных для первой ситуации, планируются и производятся: осмотр места происшествия и иные виды осмотра; освидетельствование; допросы потерпевших и свидетелей; проведение научно-технических исследований; назначение экспертиз» [41].

«Как отмечают В. И. Елинский и П. Н. Коткин, если в ходе расследования было установлено, что причиной транспортного происшествия стали умышленные действия, то дальнейшие следственные действия должны быть направлены на проверку следственных версий о лицах, которые причастны к преступлению, повлекшему транспортное происшествие на железнодорожном транспорте» [42].

«Учитывая, что последствиями транспортных происшествий на железнодорожном транспорте являются многочисленные жертвы, проблемы экологического характера, срывы графиков движения и, в целом, причиняют значительный ущерб экономике государства, в качестве важнейших задач, возложенных на правоохранительные органы при авариях и крушениях железнодорожного транспорта, выступает установление обстоятельств и механизма происшедшего, масштабов последствий, а также виновных лиц» [40].

«Зачастую место происшествия при железнодорожных происшествиях представляет собой нагромождение локомотивов, вагонов, их частей, деталей и пр. И одной из проблем, сопровождающих расследование аварий и крушений на железнодорожном транспорте, является производство осмотра с фиксацией всех предметов, находящихся на месте, без уделения особого внимания вещественным доказательствам, которые имели бы отношение к технической причине происшедшего, является тактической ошибкой следователя» [43].

«В связи с этим в целях проведения качественного осмотра места происшествия, определения верного направления и последовательности осмотра места происшествия, конкретных объектов и предметов, подлежащих

детальному осмотру, следует исходить из характера и вида самого крушения или аварии» [43].

«Так, если причиной крушения стало столкновение поездов, осмотру обязательно подлежат постоянные сигналы (светофоры, семафоры) и другие устройства сигнализации, централизации и блокировки, приборы управления на локомотивах, автотормозная магистраль поезда» [43].

«В случае, когда транспортное происшествие в результате схода поезда с рельсов, тщательному осмотру подлежат путевые устройства и подвижной состав, в особенности стрелочные переводы, крестовины, бандажи колес локомотива, ободы колес вагонов, которые первые сошли с рельсов, а также их конструктивные размеры, которые устанавливаются правилами технической эксплуатации» [43].

«Независимо от характера транспортного происшествия, при разрушении пути и схода подвижного состава, осмотр места происшествия следует начать с верхнего строения пути: с тех участков, откуда ведутся восстановительные работы по движению поездов, после чего произвести осмотр верхнего строения разрушенного железнодорожного пути, осмотреть получившие повреждения локомотив и вагоны, другие единицы подвижного состава, междупутье и второй путь, принять меры к обнаружению и фиксации посторонних предметов, находящихся на участке пути, а также частей груза, деталей локомотива, вагонов возможно упавших на путь и явившихся причиной схода» [44].

«Фактически всегда осмотр вышеуказанного места происшествия имеет линейный характер, поскольку место происшествия располагается на одной линии – вдоль железнодорожных путей и в непосредственной близости от них» [44].

«Для того, чтобы провести осмотр места происшествия качественно, его необходимо проводить следственной группой» [44].

«При производстве осмотра следственными группами распределение обязанностей между их членами зависит от конкретной следственной ситуации и профессиональных навыков каждого из следователей. Обязанности по осмотру места происшествия между членами следственной группы могут быть распределены различными способами, в том числе и по группам объектов (один из следователей занимается осмотром трупов и направлением их на судебно-медицинскую экспертизу, а другие — осмотром аварийных объектов), по видам объектов железнодорожного транспорта (осмотр подвижного состава, осмотр устройств СЦБ, осмотр верхнего строения пути) и т.д.» [44].

«В любом случае осмотр места происшествия должен соответствовать требованиям закона и удовлетворять задачам, поставленным перед следователем и приведенным выше» [44].

«Функционирование железнодорожного транспорта, деятельность его служб и состояние технических средств находит отражение в ведомственных инструкциях, правилах технической эксплуатации и других документах

установленной формы. Именно поэтому для снижения влияния на проведение осмотра места происшествия при крушениях и авариях железнодорожного транспорта отрицательных факторов тактически правильно сочетать осмотр места происшествия с последующим осмотром технической документации: технико-распорядительного акта станции; журнала и расписания движения поездов; графика исполненного движения поездов; журнала поездных телефонограмм; книги указаний ревизора по безопасности движения о состоянии и ремонте пути и т.д., что позволит быстрее установить возможные причины происшедшего» [44].

«На заключительном этапе осмотра следователем подводятся итоги осмотра и фиксируются его результаты. В протоколе осмотра места происшествия фиксируются обстановка на месте происшествия, последовательность расположения в составе поезда вагонов с различными грузами и цистерн, габариты находящегося на открытых платформах груза, состояние его крепления и другие признаки, характеризующие правильность формирования поезда и погрузки груза на платформы. Фиксация результатов осмотра состоит в документальном отражении в протоколе всего обнаруженного во время осмотра, в описании технических и технико-криминалистических приемов и средств, примененных при осмотре, в запечатлении как общего вида осматриваемых объектов, так и их свойств, состояния и признаков» [44].

«Сложность, многоступенчатость и нетипичность расследования дел, связанных с авариями и крушениями на железнодорожном транспорте не должна сказываться на качестве их расследования, полноте и обоснованности доказывания» [44].

«Положительным, однако, является тот факт, что все аварии и крушения, происходящие на железнодорожном транспорте в РК, довольно успешно расследуются» [44].

Например

17 июня 2018 года в 13 часов 23 мин при следовании пассажирского поезда №9, весом 1222 тонн, 84 осей, в составе 20 вагонов, при электровозе KZ4AC №0014 (приписки ТЧЭ-11 Астана) под управлением локомотивной бригады Шуского эксплуатационного локомотивного депо в составе машиниста Метальников А.В., помощника машиниста Махажанов К.С. на двухпутном, электрифицированном участке перегона Жидели – Бирлик, участка Шыганак - Шу Жамбылского отделения ГП, при скорости 96 км/ч применяет экстренное торможение до полной остановки состава, при этом тормозной путь составил 454 метра.

В ходе осмотра состава поезда локомотивной бригадой установлено, что в составе произошел сход 8-ми вагонов (с 8 по 15) с головы поезда, из них 2 вагона на бок, 6 вагонов сошли с рельсов.

В результате схода пострадали 25 пассажиров, в том числе один со смертельным исходом (Алексей Григорьевич Мальнев, уроженец города

Караганда, 2006 года рождения). Один пассажир госпитализирован в больницу города Шу с диагнозом перелом ног (Байжанов А., 1970 года рождения, город Астана). Все пассажиры вывезены на станцию Шу.

Техническая характеристика пути 1500 км нечетного пути: Участок пути – двухпутный, нечетный; план линии – прямой участок пути; год последнего капитального ремонта – 1997 г.; конструкция пути – бесстыковой; грузонапряженность – 33,2 млн тн км бр/км в год; пропущенный тоннаж – 462,5 млн тн км бр; тип рельсов – Р-65, скрепления КБ; износ рельсов – нет; род балласта – щебень; степень загрязненности балласта – до 20%; род шпал- ж/б;

Установленная приказом 709-ЦЗ – 2017 г. скорость движения:

- для Тальго – 130 км/час,
- для пассажирских поездов – 100 км/час,
- для грузовых поездов – 80 км/час.

Характеристика плети:

- Начало плети 1499пк 3+62 конец плети 1501пк0+75
- Длина плети 1712,5м.
- Рельсы тип - Р-65
- Завод изготовитель- «К»
- Количество сварных рельсов -68шт
- Расчетный температурный интервал +19С до +63С.
- Дата ввода оптимального режима эксплуатации 06.04.2012г +360С

Последние промеры:

- ПС 057- 06.06.2018 года 1500 км – 150 баллов (удов)
- Деф. тележки – 13.06.18 РДМ-22 № 1247оператор Абишев без замечаний
- МДК – 22.05.2018г без замечаний

В результате схода подвижного состава повреждено 250 метров верхнего строения пути, одна опора контактной сети.

Проведен замер технического состояния пути на перегоне Берлик-Жидели, участка Шу-Чиганак Жамбылского отделения дороги ГП.

В ходе расследования установлено, что до полной остановки состава тормозной путь составил 454 метра при расчетном тормозном пути 601 метр. Согласно представленной справки наблюдения метеостанции Толеби Шуйского района Жамбылской области (исх. №26-02-01/798 от 18.06.2018г.), на 12 часов 00 минут 17 июня 2018 года ветер был Юго-Западный, 1 м/с с порывами до 3 м/с, температура воздуха составила плюс 29,7С, максимальная температура воздуха плюс 30,6 С, на 15 часов 00 минут, ветер юго-западный, 1м/с с порывами до 3 м/с, температура воздуха составила плюс 31,2 С, максимальная температура воздуха плюс 32,2 С.

После остановки пассажирского поезда №9 на 1500 км пк7 22м, помощник машиниста Махажанов К.С. произвел осмотр состава, в ходе которого обнаружил сход вагонов, о чем машинист Метальников А.В.

оповестил по поездной радиосвязи поездного диспетчера, дежурных по станции, ограничивающих перегон Жидели-Берлик и машинистов поездов, находящихся на указанном перегоне и запросил скорую помощь для оказания медицинской помощи пострадавшим, а также восстановительный поезд для ликвидации последствий крушения.

Комиссией установлено, что в составе произошел сход 8-ми вагонов (с 8 по 15) с головы поезда, при этом в 8-ом вагоне по ходу движения вторая тележка сошла обеими колесными парами в правую сторону (первая тележка на рельсах), в 9-ом вагоне первая тележка по ходу движения сошла двумя колесными парами в правую сторону, вторая тележка сошла двумя колесными парами в левую сторону, в 10-ом вагоне первая тележка по ходу движения сошла двумя колесными парами в правую сторону, вторая тележка сошла двумя колесными парами в левую сторону, в 11-ом вагоне первая колесная пара первой тележки сошла в правую сторону, вторая колесная пара первой тележки сошла в левую сторону, вторая тележка сошла двумя колесными парами в левую сторону, 12, 13 вагоны в сошедшем состоянии находились на боку, 14-ый вагон сошел всеми колесными парами в правую сторону с наклоном кузова вправо, 15-ый вагон сошел всеми колесными парами в правую сторону.

Также на 10 пассажирском вагоне №068-17035 на кузове и задней двери вагона по ходу движения имеются горизонтальные рваные следы пореза посторонним предметом, оборванные поручни и вмятины с наличием краски коричневого и зеленого цвета. Расследованием установлено, что данные повреждения были образованы в результате касательного соударения с движущимися вагонами, проходящими по соседнему пути грузового состава 40-42 по ходу движения поезда №60330947, 61030037, 61748075 поезда №3006 под управлением машиниста Джаксылыкова Ж.Д., в составе из 47 порожних полувагонов.

Выводы о причинах крушения и допущенных отклонениях от требований нормативно-технической документации: для определения причины крушения, проведено моделирование поездной ситуации с учетом имевших место факторов, организована комиссионная проверка технического состояния пути на подходах к месту схода и после места схода, проанализирован режим ведения поезда и управления тормозами, по данным дешифрации кассеты регистрации №1140272 системы КЛУБ-У, проведён комиссионный осмотр технического состояния электровоза KZ4AC №0014 приписки ТЧЭ-11 Астана, проведена инструментальная проверка технических параметров сошедших вагонов.

В реальных условиях организован проезд грузового поезда (акт от 18 июня 2018 года), который в момент схода пассажирского поезда следовал по соседнему пути. По результатам эксперимента исключена вероятность того, что причиной схода пассажирских вагонов явилось касательное соударение грузовых вагонов с вагонами пассажирского поезда.

Проведен анализ технического содержания бесстыкового пути перегона Жидели - Берлик по нечетному пути, начало плети на 1499км ПКЗ +62,5м, конец плети на 1501 км ПК0+75м, полная длина плети 712,50м, плеть сварена в два этапа 23 апреля 2004 года, и 28 апреля 2004 года, из коротких плетей (500,00 метров, 625,00 метров, 500,00 метров) при температуре +36 С, согласно Журналу учета работы температурного режима плетей бесстыкового пути последняя разрядка плети и закрепление на постоянный режим проведена 06 апреля 2012 года при температуре +36С.

При проверке нормативно технической документации по бесстыковому пути перегона Жидели-Берлик в Шуской дистанции пути установлено:

При проходе 22 мая 2018 года мобильным диагностическим комплексом (МДК №72261) на 1500 км 423 метре была выявлена одна неисправность 2-ой степени по положению пути в плане (рихтовка пути), при проверке 06 июня 2018 года вагоном ПС №057 на 1500 км выявлено 8 неисправностей 2-ой степени по положению пути в плане (рихтовка пути), при этом только с 1 по 4 пикет 1500 километра выявлено 6 неисправностей по положению пути в плане (рихтовка пути), данные неисправности в техническом содержании ж/д пути не были устранены. (отсутствуют отметки об устранении в Журнале суточной работы).

Из-за вышеперечисленных неисправностей в период повышения температуры воздуха в рельсовой плети образовались продольные сжимающие силы, в результате чего допущен рост вышеуказанных неисправностей выразившиеся в сдвиге рельсошпальной решетки относительно оси пути.

Материальные затраты на восстановление движения поездов составили 2 713 432,12 тенге, в том числе по: ПЧ-50 Шу – 758 757,46 тенге; ЭЧ-22 Шу – 418 343,66 тенге; ВП-37 Сарышаган – 72 726,00 тенге; ВП-36 Шу – 121 861,20 тенге;

– Материальный ущерб по поврежденным вагонам будет предъявлен дополнительно после проведения расчета.

Сопутствующими причинами схода вагонов в поезде №9 на перегоне Жидели – Берлик, допущенного 17 июня 2018 года, послужило:

– несвоевременное выполнение планово-предупредительных работ по текущему содержанию пути, внезапное искривление пути под воздействием продольных сил, что привело к образованию сверхнормативного угла в плане;

– отсутствие контроля со стороны руководителей и командного состава среднего звена дистанции пути за состоянием рельсовых плетей и пути в целом, не выполнение ими своих должностных обязанностей;

– некачественное проведение руководителями отделения магистральной сети и дистанции пути весеннего комиссионного осмотра и натурных осмотров, согласно приказу от 21 июня 2007 года №182-ЦЗ.

Также необходимо отметить, что в период с 24 июня по 02 июля 2018 года в границах Жамбылского отделения магистральной сети комиссией

Дирекции магистральной сети была проведена техническая ревизия организации работ по обеспечению безопасности движения поездов.

В ходе поведения технической ревизии было выявлено – 1 235 замечаний, в том числе по хозяйству пути – 658 замечаний, по хозяйству электроснабжения - 232 замечания, по хозяйству сигнализации и связи - 301 замечание, по восстановительным и пожарным поездам - 44 замечаний.

По отделению магистральной сети не качественно проводятся анализы состояния безопасности движения, отсутствуют выводы и не определяются причины возникновения нарушений безопасности движения. Со стороны отдельных руководителей дистанций пути, упущен контроль за проведением натурных осмотров пути, комиссионных месячных осмотров и соблюдением технологии производства работ по текущему содержанию пути, при проверках руководители не выявляют замечания, угрожающие безопасности движения. Не на должном уровне проводятся технические занятия на линейном уровне, дорожные мастера и начальники участков показали слабые знания по нормативно-технической документации.

После проведенных проверок не разрабатываются мероприятия, направленные на повышение уровня безопасности движения, по отдельным дистанциям отсутствуют отчёты по устранению замечаний и отступлений.

В филиалах Жамбылского отделения магистральной сети принято 29 запретных мер: 14 закрытий стрелочных переводов, 15 ограничений по скорости (25 км/ч- 4 место, 40 км/ч – 9 место), в том числе по:

- ПЧ-48 Сарышаган – всего 18 запретных мер: закрытий стрелочных переводов – 11, ограничение скорости – 7 (2 – скорость 25 км/ч; 5 – 40 км/ч);

- ПЧ-50 Шу – всего 9 запретных мер: закрытий стрелочных переводов – 3; ограничение скорости – 6 (2 – скорость 25 км/ч; 4 – 40 км/ч);

- ПЧ-51 Жамбыл – всего 2 запретные меры: ограничение скорости – 2 (1- 25 км/ч, 1 – 40 км/ч).

Согласно акту служебного расследования, причиной схода вагонов в пассажирском поезде №9 сообщением «Астана - Алматы» на перегоне Жидели – Берлик участка Шыганак - Шу Жамбылского отделения ГП, допущенного 17 июня 2018 года, послужило внезапное искривление пути под воздействием продольных сил из-за несвоевременного выполнения планово-предупредительных работ по текущему содержанию пути, что привело к образованию сверхнормативного угла в плане (поперечное перемещение рельсошпальной решетки относительно оси пути).

Таким образом, первый этап расследования уголовного дела, связанного с крушением или аварией на железнодорожном транспорте, связан с производством следственных действий, связанных с безотлагательным поиском, выявлением и получением информации и доказательств по уголовному делу. В зависимости от следственной ситуации состав первоначальных следственных действий может отличаться.

Выводы по 2 главе

Отличительной чертой крушений и аварий на железнодорожном транспорте является многообразие их видов как в отношении вызвавших крушение нарушений правил безопасности движения, так и в отношении их последствий.

Следственные действия производятся в следующем порядке:

- осмотр места крушения, выявление очевидцев и участников происшествия
- изучение и приобщение к делу материалов служебного расследования
- допросы лиц, причастных к крушению или аварии, установление характера их действий и мотивов поведения в условиях происшествия
- назначение экспертиз, истребование уточняющих данных о механизме происшествия
- истребование и приобщение к делу копий и выписок из ведомственных нормативных актов, положения которых нарушены виновными лицами
- допросы лиц, привлекаемых в качестве обвиняемых
- собирание данных, характеризующих личность обвиняемых (документов о должностном положении, характеристик, данных о состоянии здоровья и др.)
- проверка обстоятельств, смягчающих или отягчающих вину
- уточнение данных об общей сумме ущерба
- истребование соответствующих документов у руководства отделением дороги (или руководства дороги), назначение при необходимости экспертизы
- сбор данных об обстоятельствах, способствовавших крушению (о состоянии дисциплины, обеспеченности техническими средствами и материалами и др.)

3 МОНИТОРИНГ ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ СИТУАЦИЙ, АВАРИЙ И КРУШЕНИЙ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ (НА ПРИМЕРЕ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН)

3.1 Текущее состояние безопасности движения поездов на железнодорожном транспорте

Железнодорожный транспорт, обеспечивающий значительные объемы пассажирских перевозок, а также транспортировку большого количества опасных и особо опасных грузов, безусловно, относится к отраслям народного хозяйства, с повышенным риском возникновения аварийных ситуаций.

Как показывает многолетний опыт ликвидации ЧС на железных дорогах, ни одно крушение или авария практически не имеет аналогов. Это затрудняет разработку общих схем и концепций ликвидационных мероприятий и обязывает руководителей, участников ликвидации последствий ЧС, быть готовыми к принятию нестандартных решений в каждом конкретном случае.

За 6 месяцев 2020 года восстановительными поездами (ВП) выполнено 50 против 32 выездов за аналогичный период прошлого года, в т.ч. на ликвидацию 41 случая нарушений безопасности движения (НБД) против 30 случаев НБД прошлого года (рисунок 3.1).

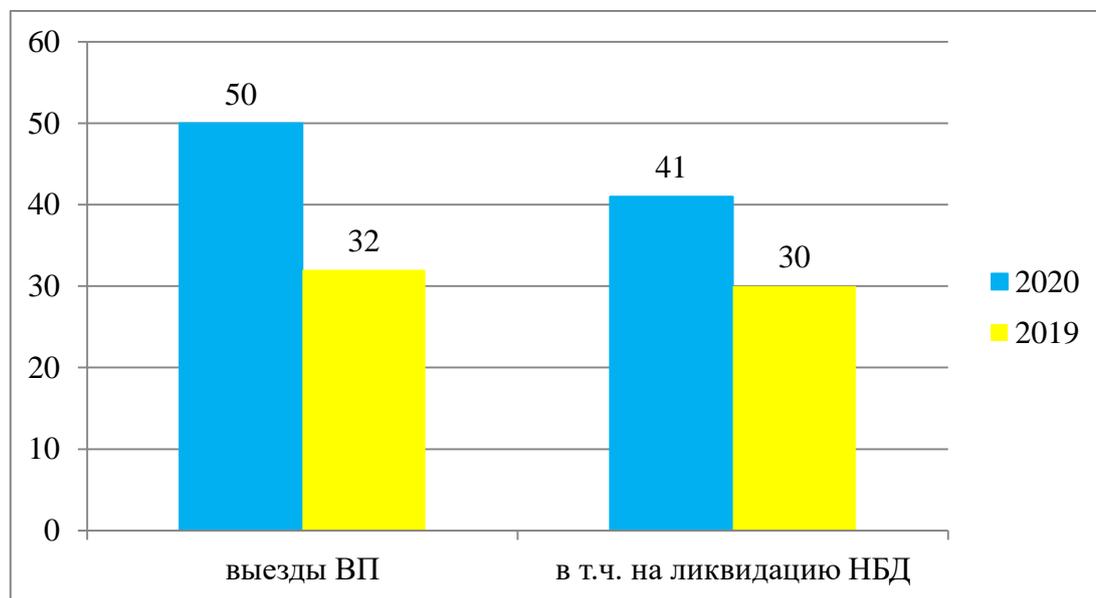


Рисунок 3.1 - Выезды ВП на ликвидацию последствий НБД за 1 полугодие 2020 года, раз

Из 50 выездов в шести случаях выезжали по два ВП и в одном случае 3 раза

За 6 месяцев 2020 года 41 случай нарушений безопасности движения допущены (рисунок 3.2):

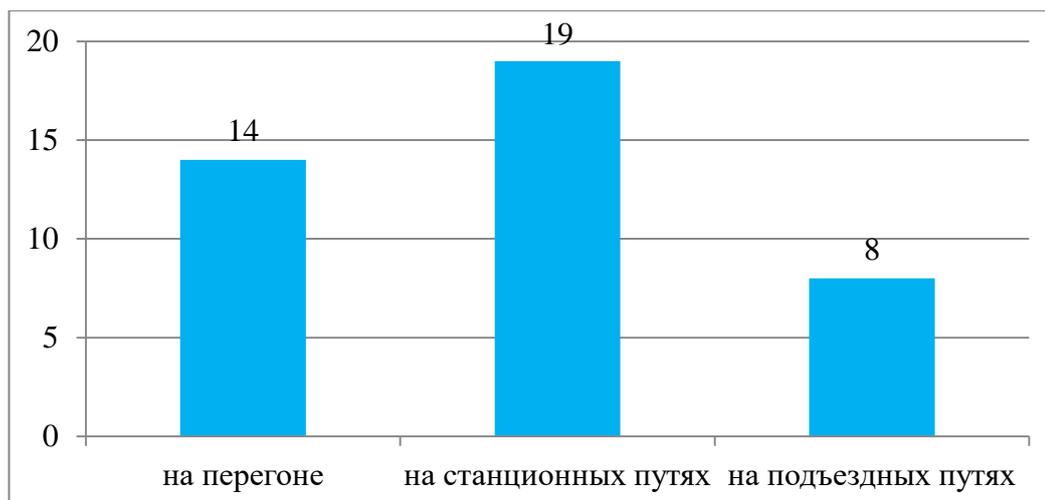


Рисунок 3.2 - Места нарушения безопасности движения за 1 полугодие 2020 года, случаи

1. На перегоне 14 случаев:

- ВП Нур-Султан, Караганда (не участвовал) 11.01.20г. сход 1 вагона на уч. Бабатай-Аршалы НОДГП-4;
- ВП Оскемен-1, Семей 18.01.20г сход 1 СДПМ и 1 тепловоза на перегоне Третьякова-Масальская НОДГП-6;
- ВП Семей 26.01.20г поломка снегоуборочной машины без схода НОДГП-6;
- ВП Акжайык 06.02.20г перегон Атырау-Исатай, смена тележки без схода НОДГП-13;
- ВП Ерейментау 12.02.20г перегон Ерейментау-Бозшаколь, вагон поднят АПК НОДГП-3;
- ВП Балхаш 15.02.20г перегон Мойнты-Буйрек сход 12 вагонов НОДГП-4;
- ВП Нур-Султан 15.03.20г перегон Ирченко-Адыр, замена тележки без схода НОДГП-1;
- ВП Караганда 19.04.20г перегон Босага-Акшагыл сход 1 платформы поднят АПК НОДГП-4;
- ВП Нур-Султан, Караганда (не участвовал) 10.05.20г перегон ОП42-Бабатай, сход 5 вагонов НОДГП-4;
- ВП Алматы 22.05.20г перегон Аксенгер-Бурундай сход путевой машины НОДГП-7;
- ВП Тобол, Есиль 24.05.20г перегон Казанбасы-Апановка, сход 23 вагонов НОДГП-2;
- ВП Актогай, Балхаш, Аягоз 03.06.20г. НОДГП-7, 6, 4 сход 7 вагонов на участке Актогай-Саяк на ст. Шол-Кызыл.
- ВП Арыс 23.06.20г. НОД ГП-9 сход 1 вагона одной колесной парой на уч. Сарыагаш-Арыс перегон Шагыр - Талды Кудук;

- ВП Оскемен-1 30.06.20г. НОД ГП-6 сход 3-х порожних вагонов уч.Оскемен-Зыряновск.

2. На станционных путях 19 случаев:

- ВП Тобол 08.01.20г. ст. Тобол НОДГП-2;

- ВП Караганда, Жанаарка(не участвовал) 23.01.20г. ст.Карабас, сход 4-х пассажирских вагонов;

- ВП Караганда 30.01.20г. ст.Жанааул сход 1 вагона;

- ВП Нур-Султан 12.02.20г на ст.Нур-Султан, замена тележки без схода;

- ВП К-Сортировочная 18.02.20г.ст. К-Сортировочная сход 2-х вагонов, НОДГП-4;

- ВП Жанаесиль 19.02.20г.ст.Жанаесиль сход 1 лок., 1 СМ, НОДГП-1;

- ВП Шу 24.03.20г на ст.Шу, замена тележки без схода НОДГП-8;

- ВП Павлодар 2 схода: 09.03.20г. ст. Аксу сход электровоза двумя секциями и 3-х вагонов, 29.03.20г ст. Аксу сход электровоза двумя секциями и 1-го вагона НОДГП-3;

- ВП Алматы 03.04.20г., сход вагона в предгорочном парке ст.Алматы-1 НОДГП-7;

- ВП Шымкент 08.04.20г сход 1 вагона при роспуске на ст.Шымкент НОДГП-8;

- ВП Шу 14.04.20г сход одного вагона на станции Шу НОДГП8;

- ВП Боровое 19.04.20г НОДГП-1 сход вагонов на ст. Кокшетау;

- ВП Алматы 07.05.20г. ст.Алтынколь сход 1 вагона НОДГП-7;

- ВП Бейнеу 12.05.20г. РЗД №1 сход 2-х вагонов НОДГП-14;

- ВП Актобе 14.05.20г. ст.Актобе-2 сход 1 вагона НОДГП-11;

- ВП Кандыгааш 12.06.2020 года НОД ГП-11 для поднятия опор на ж.д. путях ст. Шубаркудык;

- ВП Актобе 24.06.20г. НОД ГП-11 сход1-го вагона на ст.Актобе;

- ВП Шу 30.06.20г. НОД ГП-8 сход на ст. Шокпар участок Шу – Отар);

3. На подъездных путях 8 случаев схода:

- ВП Алматы 4 раза - 11.01.20г., 30.01.20г., 09.02.20г., 16.02.20г., ст.Бурундай, ст.Алматы НОДГП-7;

ВП Жана - Есиль 17.03.20г. ст.Жана-Есиль сход 2-х вагонов НОДГП-1;

ВП Кандыгааш 08.04.20г. сход 3-х вагонов НОДГП-11;

ВП Шымкент 10.04.20г сход 2-х вагонов НОДГП-9;

ВП Оскемен-1 11.04.20г. сход 4-х вагонов НОДГП-6).

За отчетный период техника ВП выделялась 98 раз (34 крана, 64 трактор).

3.2 Основные причины нарушения безопасности движения поездов на железнодорожном транспорте

подавляющее большинство работающих на железном полотне проявляет высокую сознательность, безусловно выполняют свои должностные обязанности и стараются обеспечить безаварийную работу железнодорожной

системы. В то же время на ряде железных дорог положение с безопасностью движения ухудшается, снижается уровень трудовой и технологической дисциплины, растет число крушений и аварий. Поэтому в комплексе мер, направленных на обеспечение безопасности движения и смягчение последствий крушений и аварий на железнодорожном транспорте, важное значение имеют оперативное вмешательство человека в дальнейшие мероприятия по устранению последствий аварий. До недавнего времени железные дороги считались наиболее безопасным видом транспорта. Однако более строгий анализ показывает, что по показателям безопасности движения железнодорожный транспорт занимает третье место после автомобильного и воздушного. Безопасность железнодорожных перевозок зависит от ряда факторов, в частности от технического состояния железнодорожной инфраструктуры, подвижного состава, организации движения и железнодорожного транспорта, профессиональной квалификации и надлежащего выполнения обязанностей сотрудниками.

Причинами аварийных ситуаций могут быть различные, но приведем основные причины:

- нарушения правил эксплуатации и износ;
- повреждение оборудования и железнодорожного полотна;
- естественный физический износ технических средств;
- природные факторы (продолжительные ливневые дожди, ураганные и шквальные ветры и т.д.);

Все аварии требуют немедленного оперативного вмешательства, управляющего железнодорожным полотном и его решений, от которых зависит жизнь и стабильная работа железнодорожной системы. А так же на железнодорожном транспорте большую роль играет внутренний человеческий фактор, который приводит к аварийным ситуациям это:



Рисунок 3.3 - Причины аварийных ситуаций

Управляющий должен принять непосредственное правильное решение, выбрать стратегию и рассчитать наиболее выгодную тактику, стараясь не отражать данное происшествие на всем железнодорожном движении (выбрать

для следующих за аварийным составом поездов свободные железнодорожные пути), или рассчитать время и расстояние допустимое для движущихся друг за другом или в противоположных направлениях составах. В своих действиях ответственной за выбранную стратегию по мерам безопасности подвергается проблема риска. Так как действовать приходится незамедлительно и у него есть выбор, он рискует допустить ошибку, которая позже может послужить причиной следующей железнодорожной аварии. В этой связи остается остро актуальным дальнейшее повышение уровня профессионального отбора, предрейсового контроля и психофизиологической оценки состояния работников ведущих профессий отрасли. Это должно составлять основу профилактической работы по предупреждению ЧС на железнодорожном транспорте.

Более сложной задачей является создание и отработка системы оперативного реагирования для оказания необходимой помощи пострадавшим, особенно при крупномасштабных ЧС. Основными из них являются:

- значительный контингент пострадавших (нередко со смертельными исходами) среди железнодорожного персонала и пассажиров, находящихся в поездах, на пассажирских платформах и в зданиях вокзалов, а также населения прилегающих территорий;

- особенности структуры железнодорожного травматизма по локализации, характеру и тяжести;

- необходимость работы в условиях дефицита собственных сил и средств для оказания помощи своевременно и в должном объеме;

- необходимость оказания экстренной помощи в неблагоприятных местных географических и ландшафтных условиях и в любое время суток и года, а также в условиях возможного химического и радиоактивного заражения местности и объектов в результате аварийных ситуаций с химическими и радиоактивными опасными грузами.

В рамках действующей системы обеспечения безопасности движения, а также с учетом накопленного опыта предыдущих лет АО «НК «КТЖ» постоянно проводит целенаправленную работу по предупреждению аварийных происшествий.

Этот комплекс мер предусматривает всемерное повышение требовательности к работникам на всех уровнях управления за выполнением обязанностей в сфере безопасности, а также строгий отбор кадров, их обучение, укрепление дисциплины, повышение уровня контроля. Ставится также задача внедрения современных и эффективных технических средств в соответствии с Программой повышения безопасности движения, а также обновления подвижного состава и инфраструктуры, совершенствования технологии их ремонта и обслуживания.

Все случаи нарушения безопасности движения в поездной и маневровой работе подлежат расследованию, порядок которого установлен специальных инструкциях. Основная задача расследования заключается в своевременном и

полном установлении причин, вызвавших нарушения безопасности, и в принятии всех необходимых мер по их предупреждению. Служебное расследование крушений (аварий) производят лично начальники железных дорог, ДЦС, дорожные ревизоры по безопасности движения с участием соответствующих руководителей служб и отделов, специалистов железнодорожного транспорта и других организаций.

Безопасность движения поездов – основное условие эксплуатации железной дороги, перевозок пассажиров и грузов. Безопасность движения поездов - основное условие эксплуатации железной дороги, перевозок пассажиров и грузов. Все организационные и технические мероприятия на железнодорожном транспорте должны отвечать требованиям безопасного и бесперебойного движения поездов.

Безопасность движения обеспечивается содержанием в постоянной исправности всех ж.-д. сооружений, пути, подвижного состава, оборудования и механизмов, устройств СЦБ и связи.

Повышение интенсивности движения поездов, увеличение их скорости и массы предъявляют жесткие требования к качеству и надежности средств обеспечения безопасности движения.

Прежде всего, это относится к устройствам автоматических и полуавтоматических систем управления движением поездов на перегонах, станциях и переездах: автоматической блокировки, автоматической локомотивной сигнализации, полуавтоматической блокировки, электрической централизации и т. д.

Не меньшее значение в обеспечении безопасности имеет деятельность персонала железных дорог, непосредственно участвующего в реализации движения поездов (машинисты, дежурные по станции и т.д.).

От их профессиональной подготовленности, опыта, способности быстро ориентироваться и принимать правильные решения в сложных ситуациях зависит не только четкая реализация, но, главное, безопасность и надежность всего перевозочного процесса.

Безопасность движения поездов - состояние защищенности перевозочного процесса от аварийных ситуаций в работе, обеспечивающее сохранность грузов, безопасность пассажиров и персонала, сохранение окружающей природной среды и бесперебойное функционирование железных дорог.

Безопасность движения обеспечивается надежной работой, исправным состоянием и резервированием основных технических средств железнодорожного транспорта: сооружений и устройств железных дорог, подвижного состава, а также правильной организацией движения поездов.

По результатам исследования, мы пришли к заключению, что законодатель необоснованно сузил сферу уголовно-правовой защиты условий безопасного функционирования железнодорожного транспорта, которая обеспечивается эксплуатацией не только технически исправного

специализированного подвижного состава, но и технически исправных объектов инфраструктуры магистральной железнодорожной сети. Данное обстоятельство обуславливает необходимость изменения формулировки предмета преступления; он должен охватывать не только специализированный подвижной состав, а также и инфраструктуру магистральной железнодорожной сети.

В связи с этим видится достаточно актуальным введение в главу 14 УК РК новых статей.

Действующая

Вновь введенная

Статья 344. Нарушение правил безопасности движения или эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского или речного транспорта

В часть 1 внесены изменения в соответствии с Законом РК от 12.07.18 г. № 180-VI (см. стар. ред.)

1. Нарушение правил безопасности движения или эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского или речного транспорта лицом, в силу выполняемой работы или занимаемой должности обязанным соблюдать эти правила, если это деяние повлекло по неосторожности причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью человека либо причинение крупного ущерба, -

наказывается штрафом в размере до двух тысяч месячных расчетных показателей либо исправительными работами в том же размере, либо привлечением к общественным работам на срок до шестисот часов, либо ограничением свободы на срок до двух лет, либо лишением свободы на тот же срок, с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового.

2. То же деяние, повлекшее по

Статья 344-1. Неисполнение требований по обеспечению безопасности движения на объектах магистральной железнодорожной сети

1. Неисполнение требований по обеспечению безопасности движения на объектах магистральной железнодорожной сети, в том числе связанных с предупреждением актов незаконного вмешательства, лицом, ответственным за обеспечение безопасности движения, если это деяние повлекло по неосторожности причинение средней тяжести и тяжкого вреда здоровью либо причинение крупного ущерба, -
наказывается.

2. То же деяние, повлекшее по неосторожности смерть людей либо причинение особо крупного ущерба, -
наказывается.

3. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть двух и более лиц, -
наказывается...

неосторожности смерть человека, -

наказывается лишением свободы на срок до семи лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового.

3. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц, -

наказывается лишением свободы на срок от четырех до десяти лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового.

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

В часть 1 внесены изменения в соответствии с Законом РК от 12.07.18 г. № 180-VI (см. стар. ред.)

1. Недоброкачественный ремонт транспортных средств, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо иного транспортного оборудования, а равно выпуск в эксплуатацию заведомо технически неисправных транспортных средств лицом, ответственным за техническое состояние транспортных средств, либо невыполнение должностным лицом, ответственным за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств, требований установленных правил обеспечения безопасности дорожного движения, если эти деяния повлекли по неосторожности причинение средней тяжести вреда здоровью человека, -

наказываются штрафом в размере до

Статья 348-1. Недоброкачественный ремонт специализированного подвижного состава и инфраструктуры магистральной железнодорожной сети

1. Недоброкачественный ремонт специализированного подвижного состава и инфраструктуры магистральной железнодорожной сети, обеспечивающего его безопасность, а также магистрального трубопровода, если это деяние повлекло по неосторожности причинение средней тяжести или тяжкого вреда здоровью либо причинение крупного ущерба, -

2. То же деяние, повлекшее по неосторожности смерть человека или причинение ущерба в особо крупном размере, -
наказывается.

3. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи,

Действующая

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.

См.: Нормативное постановление Верховного Суда Республики Казахстан от 29 июня 2011 года № 3 «О практике применения уголовного законодательства по делам об уголовных правонарушениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств»

В часть 2 внесены изменения в соответствии с Законом РК от 12.07.18 г. № 180-VI (см. стар. ред.)

2. Те же деяния, повлекшие по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека, -

наказываются штрафом в размере до двух тысяч месячных расчетных показателей либо исправительными работами в том же размере, либо привлечением к общественным работам на срок до шестисот часов, либо ограничением свободы на срок до двух лет, либо лишением свободы на тот же срок, с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового.

3. Деяния, предусмотренные частью первой настоящей статьи, повлекшие по неосторожности смерть человека, -

наказываются лишением свободы на срок до пяти лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет.

Вновь введенная

повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц, -
наказывается.

Статья 348-2. Выпуск в эксплуатацию специализированного подвижного состава с техническими неисправностями или разрешение эксплуатации технически неисправных систем транспорта

1. Выпуск в эксплуатацию специализированного подвижного состава с техническими неисправностями или разрешение эксплуатации технически неисправных систем транспорта, обеспечивающих его безопасность, осуществленное лицом, ответственным за их техническое состояние, если деяние повлекло по неосторожности причинение средней тяжести или тяжкого вреда здоровью либо причинение крупного ущерба, -
наказываются.

2. Те же деяния, повлекшие по неосторожности смерть человека или причинение ущерба в особо крупном размере, -
наказываются.

3. Деяния, предусмотренные частью первой настоящей статьи, повлекшие по неосторожности смерть двух или более лиц, -
наказываются.

Статья 348-3. Выпуск в эксплуатацию специализированного подвижного состава с истекшим сроком службы

1. Выпуск в эксплуатацию

Действующая

4. Деяния, предусмотренные частью первой настоящей статьи, повлекшие по неосторожности смерть двух или более лиц, -

наказываются лишением свободы на срок от четырех до семи лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до пяти лет.

Вновь введенная

специализированного подвижного состава с истекшим сроком службы, осуществленное лицом, ответственным за их техническое состояние, если деяние повлекло по неосторожности причинение средней тяжести или тяжкого вреда здоровью либо причинение крупного ущерба, - наказываются.

2. Те же деяния, повлекшие по неосторожности смерть человека или причинение ущерба в особо крупном размере, - наказываются.

3. Деяния, предусмотренные частью первой настоящей статьи, повлекшие по неосторожности смерть двух или более лиц, - наказываются.

По нашему мнению, введение данных статей в УК РК наиболее актуально на современном этапе.

3.3 Соотношение крушения и аварии как видов преступных последствий на железнодорожном транспорте

Все транспортные преступления причиняют общественно опасные последствия, предусмотренные уголовным законом. В первую очередь выделяются последствия в виде физического вреда здоровью (причинение смерти, вреда здоровью); в ряде норм в качестве последствий указан материальный ущерб.

При квалификации нарушений правил движения и эксплуатации железнодорожного транспорта возникают затруднения в уяснении соотношения понятий крушения и аварии, предусмотренных в качестве последствий данного состава преступления.

Традиционно содержание понятий «крушение» и «авария» раскрывается на основе ведомственных нормативных актов о классификации происшествий на соответствующих видах транспорта.

Крушением признается сход или столкновение подвижного состава в грузовых или пассажирских поездах на перегонах и станциях, в результате которого погибли (или были ранены) люди, разбиты локомотивы или вагоны до степени исключения из инвентаря, допущен полный перерыв движения на 6 часов и более.

В нормативных документах, касающихся других видов транспорта, понятие «крушение» не используется.

В отличие от крушения, авария как вид происшествия выделяется во всех видах транспорта.

На железнодорожном транспорте к авариям относятся:

все столкновения пассажирских поездов с другими поездами или подвижным составом;

сходы подвижного состава в пассажирских поездах на перегонах и станциях, не имеющие последствий, квалифицируемых крушением;

столкновение грузовых поездов с другими грузовыми поездами или подвижным составом;

сходы подвижного состава в грузовых поездах на 2-х путных перегонах, не имеющие последствий, квалифицируемых крушением, но, в результате которых, допущен перерыв движения по 1-му из путей 6 часов и более;

столкновения и сходы подвижного состава при маневрах, экипировке, и других передвижениях, в результате которых погибли люди или разбиты локомотивы или вагоны до степени исключения из инвентаря, или допущен полный перерыв движения в течение 6 часов и более.

Судебно – следственная практика при отнесении происшествий на транспорте к крушениям или авариям придерживается критериев, предусмотренных в ведомственных нормативных актах.

В современном русском языке крушение связывают, прежде всего, с железнодорожным транспортом. В словарях русского языка Шведовой Н.Ю., Князьковой Г.П. крушение прямо относится исключительно к железнодорожному транспорту.

На неспецифичность для железнодорожного транспорта такого последствия как авария указывает и тот факт, что в советское время таковое вообще исключалось из классификации происшествий железнодорожного транспорта, и введено вновь в 1981 году по инициативе некоторых практиков. Однако использование ведомственной формулировки аварии на железнодорожном транспорте затруднено, так как авария не во всех случаях влечет тяжкие последствия.

Таким образом, крушение и авария не равнозначны разрушению и повреждению. Эти понятия выражают особенности наиболее тяжелых последствий на некоторых видах транспорта.

Исходя из этого, при совершенствовании норм уголовного законодательства, не следует игнорировать или отрицать традиционное понимание практикой крушения и аварии. Целесообразно идти по пути их уточнения и дополнения.

Другие возможные последствия, не относящиеся к крушению, аварии или катастрофе, но по степени вреда остающиеся тяжелыми, могут быть охвачены понятиями «несчастный случай с людьми» или «иные тяжкие последствия».

В целях уточнения трактовки основных понятий, применяемых в случае расследования дел, связанных с авариями и крушениями железнодорожного транспорта, а также по результатам изучения данных терминов в исследованиях разных авторов, нами приведено авторское определение следующих терминов:

Происшествие – негативное событие, произошедшее при хранении, консервации, эксплуатации или ликвидации объекта и относящееся к крушению, аварии, событию, инциденту, несчастному случаю, отказу технического устройства, возгоранию, пожару, дорожно-транспортному происшествию, негативному воздействию на окружающую среду или нарушению при обращении с радиационным источником.

Потенциально опасное происшествие – это происшествие, которое не привело к крушению, аварии, несчастному случаю, ущербу здоровью людей и т.д., но потенциально могло повлечь за собой все перечисленные последствия.

Крушение – столкновение, сход подвижного железнодорожного состава, специального подвижного состава, в результате которых погибли люди или поврежден железнодорожный подвижной состав, специальный самоходный подвижной состав (ССПС) до степени исключения из инвентаря.

Авария - столкновение, сход подвижного железнодорожного состава, специального подвижного состава, в результате которых получили тяжкие телесные повреждения люди или поврежден железнодорожный подвижной состав, ССПС в объеме капитального ремонта, а также разрушение сооружений и (или) технических устройств, применяемых на опасном производственном объекте, неконтролируемый взрыв и (или) выброс/сброс опасных веществ.

Чрезвычайная ситуация – обстановка на определенной территории, сложившаяся в результате аварии, опасного природного явления, катастрофы, стихийного или иного бедствия, которые могут повлечь или повлекли за собой человеческие жертвы, ущерб здоровью людей или окружающей среде, значительные материальные потери и нарушение условий жизнедеятельности людей.

3.4 Подготовка и назначение железнодорожной технической экспертизы при расследовании крушений и аварий

Особенностью расследования транспортных катастроф на транспорте является большое количество различных экспертных исследований.

1) «Традиционные» экспертизы (судебно-медицинская, психиатрическая, психологическая экспертизы, назначаемые для установления причин смерти погибших, характера и тяжести вреда здоровью, причиненного потерпевшим, психического состояния лиц, причастных к происшествию, а также криминалистические экспертизы).

2) Судебно-технические экспертизы.

3) Прочие экспертизы, которые назначаются в зависимости от конкретных обстоятельств расследуемого происшествия.

Железнодорожно-техническая экспертиза назначается при расследовании уголовных дел по факту крушений и аварий на железнодорожном транспорте.

Основная задача такой экспертизы: установление технических причин крушения, механизма происшествия, а также выяснения вопроса о том, нарушения каких именно положений ведомственного регламента вызвали аварию, крушение или способствовали ему.

«Судебная железнодорожно-техническая экспертиза» отнесена к классу судебных инженерно-транспортных экспертиз:

а) когда имеются основания полагать, что выводы о причинах крушения, изложенные в техническом заключении, являются неправильными, противоречат материалам служебного расследования;

б) когда в процессе расследования возникает необходимость в разрешении сложных технических проблем, без выяснения которых не представляется возможным установить причины крушения;

в) когда лицо, привлеченное в качестве обвиняемого, оспаривает выводы о причинах крушения, изложенные в техническом заключении;

г) когда по каким-либо причинам в ходе служебного расследования не было сделано техническое заключение о причинах крушения.

Железнодорожные технические экспертизы не являются обязательными. Вместе с тем, как показывает практика, почти не бывает случаев, когда по таким уголовным делам они не назначаются. Это объясняется тем, что выяснение причины крушения, а также различных обстоятельств, с ним связанных, определение круга лиц, виновных в транспортном происшествии, требует глубокого анализа специальных, технических и технологических вопросов. Эти вопросы связаны с работой приборов, технических устройств и специальными правилами деятельности работников железнодорожного транспорта, знание которых требует, как правило, инженерной подготовки.

О причинах крушения, обстоятельствах, ему способствовавших, о нарушениях правил и инструкций работниками служб высказывается мнение и в материалах служебного расследования: в акте о технических причинах крушения, заключении ревизора по безопасности движения, в приказах начальника дороги или отделения дороги. Во многих случаях это вполне компетентные и обоснованные суждения. Однако нужно учитывать, что участниками служебного расследования часто являются лица, в той или иной

степени заинтересованные в исходе расследования, сами участвовавшие в собирании первичной информации.

Поэтому в большинстве случаев следователь, исходя из необходимости получения более объективного заключения со стороны лиц, полностью не заинтересованных в исходе дела и располагающих к тому же более полной информацией, собранной после завершения служебного расследования, а также с учетом мнения обвиняемых о выяснении различных обстоятельств, назначает техническую экспертизу, независимо от того, что по тем же вопросам уже высказано мнение в ходе служебного расследования.

Понятно, что в тех случаях, когда выводы технического заключения противоречат материалам дела или возникает необходимость в дополнительном выяснении технических вопросов, необходимых для установления причин крушения (аварии), или же когда не было составлено техническое заключение в силу каких-то обстоятельств, обязательно назначается техническая экспертиза. О времени назначения технических экспертиз трудно сказать однозначно. Чаще всего такие экспертизы назначаются тогда, когда следователем уже собран значительный материал и ясно, что для разрешения каких-то вопросов требуется применение специальных знаний. Поспешное назначение экспертизы на первоначальном этапе расследования зачастую приводит к тому, что ответы на вопросы, сформулированные экспертам, не дают возможности глубоко и всесторонне объяснить все те факты и явления, которые имеют отношение к причинам и обстоятельствам крушения или аварии. Это, в свою очередь, влечет назначение дополнительных экспертиз, что увеличивает сроки следствия. Это не значит, конечно, что разрешение всех вопросов нужно накапливать до конца следствия.

Большого внимания требует выбор экспертов. Разнообразие причин и условий, которые могут вызвать крушение, вызывает необходимость в зависимости от обстоятельств привлекать специалистов соответствующего профиля. Обычно такими специалистами являются инженеры различных железнодорожных служб (пути, движения, локомотивных и др.), научные работники и преподаватели кафедр исследовательских и учебных учреждений железнодорожного транспорта. Для того чтобы была обеспечена незаинтересованность экспертов в исходе дела, их выбирают среди работников служб других отделений дорог или других дорог, иных транспортных организаций, располагающих нужными специалистами (например, транспортных цехов промышленных предприятий).

Нельзя назначать экспертами лиц, которые являются участниками служебного расследования или же подчиняются таковым, даже в тех случаях, когда они не подписывали технических заключений, но фактически участвовали в расследовании. Если по обстоятельствам дела возникает необходимость решения ряда вопросов, относящихся к компетенции различных специалистов (например, вопросы содержания пути и управления движения поездов), назначаются две самостоятельные экспертизы либо комплексная

экспертиза. Учитывая специфику и сложность подбора экспертов для проведения экспертиз по делам о крушениях и авариях, в соответствующих транспортных прокуратурах целесообразно иметь список специалистов в различных областях железнодорожной техники, которые могут быть в необходимых случаях приглашены. Для того чтобы эксперт (или комиссия экспертов) мог всесторонне и полно исследовать все обстоятельства происшествия, ему следует направить всю необходимую для этого информацию.

Прежде всего, должны быть по возможности полно представлены все сведения о месте происшествия, акты осмотра, составленные при служебном расследовании, в том числе акт о проведенных восстановительных работах, все фотоиллюстрации и схемы (например, схема расположения столкнувшихся поездов, железнодорожных путей на станции и т. п.). Понятно, что в данном случае исключительное значение имеет полнота протокола осмотра места крушения (аварии). Необходимо, чтобы в нем были детально описаны, сфотографированы и зафиксированы все имеющиеся следы: на рельсах, шпалах, различных частях и узлах вагонов, локомотивов т. д. В распоряжение эксперта следует предоставить также протоколы допросов или их копии, объяснения машинистов, других членов бригады поезда, путевых обходчиков, очевидцев.

Вместе с постановлением о назначении экспертизы направляются материальные объекты: образцы рельсов, поврежденные детали и т. п. При необходимости эксперту представляют различные документы: технико-распорядительный акт станции либо железнодорожного цеха промышленного предприятия, инструкции, устанавливающие обязанности персонала в конкретных условиях данного железнодорожного предприятия и т. п. Однако следует избегать направления на экспертизу тех материалов дела, которые не содержат никакой информации, необходимой для производства исследования.

Постановление о назначении экспертизы должно быть мотивированным, в нем следует указать те основания, по которым она назначается, а также четко и ясно охарактеризовать сущность и важнейшие обстоятельства происшествия. При назначении технической экспертизы по делам о крушениях большое значение имеют правильная постановка и формулирование вопросов эксперту. Вопросы должны быть поставлены так, чтобы ответы всесторонне, полно и глубоко осветили все факты и явления, относящиеся к причинам и обстоятельствам происшествия. Поскольку крушение может быть вызвано не одной, а несколькими одновременно действовавшими причинами, необходимо, чтобы поставленные вопросы были направлены на выяснение каждой из них. Ответы на вопросы должны указывать, какая из причин является главной, какая - второстепенной, в какой зависимости между собой они находятся. Можно сгруппировать вопросы по эпизодам. Если следователя интересуют частные вопросы, которые обосновывают общий вывод о причинах крушения, то такие частные вопросы следует располагать перед общими. Сначала целесообразно

поставить вопросы, касающиеся технических неисправностей и дефектов, их характера. После этого следует предложить вопросы, направленные на выяснение конкретных нарушений правил и инструкций в деятельности тех или иных работников железнодорожного транспорта. Формулировка вопросов должна быть ясной, конкретной, не допускать двойного толкования. Не следует ставить эксперту вопросы, выходящие за пределы его компетенции. В частности, это относится к вопросу о виновности тех или иных лиц.

Экспертиза устанавливает только характер допущенных нарушений. Оценку действиям виновных лиц могут дать только органы следствия. Крушения на железнодорожном транспорте могут быть нескольких видов, и от этого зависят виды технических экспертиз, проводимых по делам этой категории, а также вопросы, решаемые в ходе исследований.

При расследовании крушений, связанных со столкновениями, возникает необходимость в проведении экспертиз для выяснения следующих обстоятельств:

- технического состояния различных узлов и приборов локомотивов и вагонов;
- правильности ведения поезда и иных обстоятельств его движения;
- технического состояния стрелочных переводов, устройств сигнализации, централизации и блокировки;
- организации и руководства движением поездов;
- организации и руководства маневровыми работами.

Типичными вопросами, ставящимися перед экспертом при назначении экспертиз при столкновении поездов, являются следующие вопросы.

Каковы технические причины столкновения поездов?

Какова была скорость движения поезда перед столкновением?

Принимались ли меры к экстренной остановке поезда?

Находились ли в исправном состоянии до крушения: локомотив, приборы для управления и сигнализации?

Если нет, то какие имелись дефекты?

Была ли в неисправном состоянии тормозная система поезда?

Каковы причины обнаруженных дефектов, когда они появились, могли ли быть обнаружены заблаговременно?

Находились ли в исправном состоянии стрелочные переводы; соответствовали ли показания сигналов светофоров положению стрелок?

Какие дефекты стрелочных переводов могли вызвать движение по неправильному маршруту?

Правильно ли составлен маршрут движения (приема, отправления) поездов?

Какие нарушения допущены при проведении маневровой работы?

Находились ли в исправном состоянии устройства СЦБ и блок-аппаратура?

Если нет, то в чем заключалась неисправность?

Каковы были в действительности напольные сигналы при движении поездов?

Правильно ли действовали устройства СЦБ при движении поездов до крушения?

На ком лежит обязанность обеспечения соблюдения определенных правил безопасности движения?

Выполнил ли данный работник все действия, необходимые для предотвращения крушения?

Если нет, то какие действия не были выполнены?

Какие мероприятия необходимо осуществить для предотвращения нарушений правил безопасности движения на данной станции, подъездных путях, отделении дороги?

Разумеется, в каждом конкретном случае назначения технической экспертизы вопросы, подлежащие разрешению, должны быть сформулированы более детально.

Сход с рельсов локомотива или вагонов может быть обусловлен различными причинами, в частности, дефектами пути (насыпи), балластной призмы, шпал, рельсов, либо неисправностью подвижного состава (излом осей, падение оторвавшихся деталей под колеса и т. п.), либо неправильным руководством движения.

Нередки случаи, когда происшествие обусловлено сочетанием нескольких различных причин. Например, при расследовании крушения пассажирского поезда было установлено, что причиной происшествия явилось отправление поезда на участок, на котором не были завершены дорожные работы (смена рельсов). В результате проведенной экспертизы было установлено, что при медленном движении поезда по этому участку крушение не должно было произойти. Между тем лица, ответственные за проведение ремонта пути, не предупредили начальника станции, отправившего поезд, о даче соответствующих указаний машинисту. Они не приняли мер и к остановке поезда, когда он на большой скорости подходил к аварийному участку.

Таким образом, причиной крушения явилось не только грубое нарушение правил технической эксплуатации, выразившееся в недоброкачественной смене рельсов и оставлении участка с незавершенными дорожными работами, а также и объединение этих фактов с неприятием мер к уменьшению скорости поезда. Многообразие обстоятельств, которые подлежат установлению посредством проведения технической экспертизы, не дает возможности дать исчерпывающий перечень вопросов, которые ставятся перед экспертами.

Можно назвать лишь наиболее типичные вопросы для такого вида крушения:

Какова техническая причина схода с рельсов поезда (локомотива, вагонов)?

Явился ли дефект пути (стрелки, рельса, шпал) причиной схода с рельсов или этот дефект возник в результате крушения?

Явился ли излом шейки оси причиной схода с рельсов (вагона, локомотива) или он произошел в результате крушения?

Какой вагон в поезде первым сошел с рельсов, на каком участке пути начался сход?

Какова была скорость движения поезда перед крушением?

Принимались ли меры экстренного торможения?

Какова давность образования дефектов рельсов, стрелочных переводов, осей вагонов, буксовых узлов?

Были ли дефекты, вызвавшие крушение, скрытыми или явными?

Какими способами их можно было обнаружить?

Не появились ли дефекты пути (подвижного состава) в результате сверхпредельного износа, недостатков содержания?

На чьей обязанности лежало обнаружение дефектов и их заблаговременное устранение?

Принимались ли меры к ограничению скорости движения поезда по аварийному (ремонтному) участку пути поездами бригады, диспетчерской службой, руководством ремонтными работами?

Правильно ли был сформирован состав?

Правильно ли была произведена погрузка?

Какие дефекты погрузки могли привести к падению предметов на рельсы, к развалу груза?

Не были ли превышены нормы погрузки?

Не явилась ли перегрузка причиной излома шейки оси колесной пары?

К обязанностям каких работников станции относился контроль за правильностью погрузки?

Вопрос о том, создалась ли реальная угроза крушения (схода с рельсов или столкновения) с тяжкими последствиями в результате тех или иных нарушений правил безопасности движения и эксплуатации транспорта, в определенной мере является вопросом специальным, техническим.

Эксперт может установить, появление каких именно дефектов подвижного состава или пути создало реальную опасность схода с рельсов; какая ситуация - движение поездов навстречу друг другу или по пути, на котором проводятся маневры, - создала реальную опасность столкновения. Оценив такие обстоятельства, как скорость движения поездов на данном участке, видимость сигналов, наличие уклона и т. п., эксперт может обоснованно предвидеть и тяжесть последствий крушения, если бы оно не было своевременно предотвращено.

Таким образом, перед экспертом необходимо формулировать соответствующие вопросы, учитывая компетенцию эксперта - специалиста по вопросам железнодорожного транспорта. В случаях, когда из материалов служебного и предварительного расследования не представляется возможным сделать обоснованный вывод о тех или иных нарушениях ПТЭ и должностных инструкций, допущенных локомотивной бригадой, а выяснение этих

нарушений тесно связано с установлением причины крушения, на разрешение экспертов чаще всего ставятся следующие вопросы: Какие нарушения ПТЭ и должностных инструкций допустили машинист и его помощник и в чем это конкретно выразилось? Приняла ли локомотивная бригада все возможные меры к экстренной остановке поезда и тем самым к предотвращению крушения, если нет, то какие возможные меры в сложнейшей обстановке приняты не были .

Если при расследовании обстоятельств столкновения или наезда возникла необходимость в экспертном исследовании технического состояния устройств СЦБ, то на разрешение эксперта обычно ставятся вопросы об исправности этих устройств на момент крушения. Ну а если имели место какие-либо неисправности в их работе, то какие конкретно, в чем они выразились и как могли повлиять на своевременное предотвращение крушения. В процессе расследования обстоятельств крушения происшедшего при маневровой работе чаще всего возникает необходимость в исследовании вопросов, касающихся несогласованности в действиях участников маневровой работы, нарушений с их стороны ПТЭ, требований ТРА и должностных инструкций.

В случаях, когда из материалов служебного и предварительного расследования не представляется возможным сделать обоснованный вывод о конкретных нарушениях ПТЭ и должностных инструкций в действиях диспетчера и других лиц, что обусловило столкновение поездов, на разрешение экспертов могут быть поставлены вопросы, направленные на выяснение:

- нарушений ПТЭ и должностных инструкций, способствовавших выпуску поезда на занятый перегон;
- обстоятельств, вызвавших задержку поездов у закрытых сигналов станции;
- обстоятельств отправления поездов одного вслед другому с нарушением правил, обеспечивающих безопасность движения;
- обстоятельств, вызвавших прием поезда на занятый путь.

Когда по обстоятельствам дела возникает необходимость установить неисправности пути и дефекты рельсов, чаще всего на разрешение технической экспертизы ставятся вопросы, направленные на выяснение:

- причин излома рельса;
- наличия острodefектных рельсов;
- причин образования неисправности пути (расширение, сужение, перекося, выброс и т. д.).

В каждом случае постановки подобных вопросов их необходимо формулировать так, чтобы эксперты, давая заключение о фактических дефектах рельса, пути и т. д., высказали свое соображение о том, можно ли было своевременно обнаружить выявленные дефекты, если да, то с помощью каких средств и методов.

Так, например, по делу о крушении грузового поезда следователь назначил техническую экспертизу, на разрешение которой поставил следующие вопросы:

- имелась ли в рельсе старая трещина, каков ее характер и явилась ли она причиной излома рельса;

- можно ли определить приблизительный период времени появления и развития трещины и каков он;

- по какой причине возник дефект рельса, что вызвало образование трещины, в частности:

а) не было ли отступления от стандартов,

б) не было ли сверхпредельного износа рельсов,

в) правильно ли содержался рельс в пути;

- весь ли дефект существовал до крушения или же он частично образовался в результате крушения;

- можно ли было и какими средствами обнаружить дефектность рельса. В положительном случае - какие должностные лица и при каких осмотрах обязаны были проверить качество этого рельса согласно графику работы;

- можно ли было обнаружить дефект этого рельса дефектноокопными тележками типа РДП-56, УРД-58, УРД-52, УРД-56, УРД-63 и вагоном-дефектоскопом.

При расследовании крушений, особенно в случаях схода подвижного состава, как по причине неисправности рельсов, так и в связи с дефектом отдельных узлов вагонов и локомотива, иногда возникает необходимость в назначении экспертизы по определению соответствия металла утвержденному ГОСТу. Естественно, что подобное исследование может быть произведено лишь в соответствующих лабораториях и лабораторных условиях. В процессе этого исследования имеется возможность определить химический состав металла, механические свойства испытываемой детали, узла, макроструктуры и микроструктуры металла. Поэтому в случае возникновения необходимости в проведении подобной экспертизы ее производство следует поручать специалистам научно-исследовательского или учебного учреждения железнодорожного транспорта.

Таким образом, основные случаи назначения железнодорожно-технической экспертизы:

- в процессе расследования происшествия возникает необходимость в разрешении сложных технических проблем, без выяснения которых не представляется возможным установить причины крушения;

- лицо, привлеченное в качестве обвиняемого, оспаривает выводы о причинах крушения, изложенные в техническом заключении;

- в ходе служебного расследования не было сделано техническое заключение о причинах крушения.

Выяснение причины крушения, а также различных обстоятельств, с ним связанных, определение круга лиц, виновных в транспортном происшествии, требует глубокого анализа специальных, технических и технологических вопросов. Эти вопросы связаны с работой приборов, технических устройств и специальными правилами деятельности работников железнодорожного

транспорта, знание которых требует, как правило, инженерной подготовки. Поэтому экспертами в данной области являются инженеры различных железнодорожных служб (пути, движения, локомотивных и др.), научные работники и преподаватели кафедр исследовательских и учебных учреждений железнодорожного транспорта. Опытный эксперт сможет установить наличие дефектов подвижного состава или железнодорожного пути, техническое состояние различных приборов и устройств, соблюдение машинистом правил ведения поезда и т.п. Если в результате аварии локомотив или вагоны сошли с рельсов, это также повлекло за собой определенные действия. Важно также определить в процессе экспертизы, выполнили работники данного поезда все действия, необходимые для предотвращения крушения, а также могли ли быть обнаружены причины дефектов заблаговременно, не приводя к аварии?

От компетентности судебного эксперта в данном случае, зависят судьбы людей, вовлеченных в следствие по факту происшествия.

3.5 Судебно-медицинская экспертиза по уголовным делам об авариях и крушениях на железнодорожном транспорте

Одной из наиболее значимых задач при массовой гибели людей является идентификация личности.

Соотношение погибших к раненым в железнодорожных катастрофах 1:10.

В последние годы в мире предприняты меры для более четкой организации работы судебно-медицинских подразделений в очагах гибели людей:

- 1 – следственные действия по идентификации;
- 2 – прием погибших и их сортировка: члены экипажа, пассажиры и возможные жертвы;
- 3 - компьютерная база данных идентифицирующих медицинских признаков, опроса родственников с последующим компьютерным анализом и решением;
- 4 – специальные методы исследования.

К сожалению, при ликвидации медицинских последствий экстремальных ситуаций господствует бессистемность, используются не лучшие варианты функционирования медицинской службы.

Для успешной идентификации погибших важна работа от начального этапа. С целью систематизированного подхода к описанию неопознанных трупов и лиц, пропавших без вести, были выделены безусловные и условные признаки личности.

К безусловным отнесены биологические и психические; к условным - сведения социального характера и сопутствующие признаки и (или) объекты: одежда, украшения и т.п. Особая значимость придается индивидуальным, редко встречающимся признакам, или их совокупности.

Доказательными идентифицирующими признаками являются особенности строения зубного аппарата, твердого неба, заболевания зубов, выполненные лечебные и хирургические мероприятия, протезирование.

Использование пальцевых отпечатков, дерматоглифики кистей, стоп, не утрачивает и в наши дни своего идентифицирующего значения.

Важное место занимает отождествление личности по костным останкам, в том числе и обгоревшим останкам трупа. Помимо традиционного установления по костям роста, пола и возраста, возможно по костным останкам выявление ряда заболеваний: туберкулеза, сифилиса, злокачественных опухолей и т.п.: т.к. некоторые болезни ведут к изменению химического состава костной ткани.

Идентификация и участие в ней судебно-медицинского эксперта, относится к неотложной медицине; для ее успешного оказания необходимо применение новейших достижений науки.

К настоящему времени накоплен достаточный фактический материал по организации медицинской службы при ликвидации последствий ЧС на железнодорожном транспорте. Тем не менее, многие стороны данной проблемы, особенно ее судебно-медицинские аспекты, требуют дальнейшего изучения.

Во - первых, обзор литературы показывает традиционный подход при ликвидации последствий ЧС на железнодорожном транспорте без выявления общих принципов организации судебно-медицинской службы при ликвидации последствий крушений и аварий, протекающих в различных условиях и возникающих по разным причинам.

Во - вторых, обращает на себя внимание небольшое число работ, посвященных взаимодействию различных служб и ведомств, занятых в ликвидации последствий ЧС. Отсутствие четкого алгоритма действий между службами и ведомствами не позволяет достаточно успешно решить поставленные перед ними задачи. В частности, одной из таких задач является опознание погибших.

В - третьих, рассматриваемые в научной литературе методы идентификации личности, как правило, требуют значительных материальных затрат и длительного времени. Хотя решение вопроса по идентификации личности возможно методом опознания при четком выполнении задачи по установлению идентифицирующих признаков на трупе, установление идентификационных сведений по без вести пропавшим людям с последующим анализом и процессуальным оформлением опознания.

Таким образом, существует необходимость оптимальной организации судебно-медицинской службы при ликвидации последствий ЧС на железнодорожном транспорте, для выполнения поставленных задач, их четкое формулирование и вероятные пути решения, необходимость реального взаимодействия с правоохранительными органами при идентификации погибших путем опознания.

3.6 Методика расследования происшествий и аварий на железнодорожном транспорте

В целях оперативного реагирования и для осуществления всех необходимых действий по расследованию происшествий, аварий, крушений, пожаров на железнодорожном транспорте, была разработана «Методика расследования происшествий и аварий на железнодорожном транспорте» (Приложение 1).

Данная методика включает следующие разделы: область применения, цель и назначение, виды расследуемых происшествий/потенциально-опасных происшествий, сам процесс расследования происшествий.

Процесс расследования включает такие элементы, как этапы расследования, сбор информации и фактов, составление хронологии/последовательности событий, выявление систем защиты, выявление коренных причин, проверка возможных причин, разработка рекомендаций (корректирующих мер), составление акта по результатам расследования.

В приложении показаны критерии уровней расследования происшествий от степени серьезности последствий, этапы расследования, разработаны «Акт расследования крушения, аварии и события, имеющего признаки крушения или аварии», «Акт расследования причин происшествия», «Отчет о расследовании происшествий: коренные причины и рекомендации».

В основном разделе Методики указано, что она является нормативно – техническим документом и необходима, чтобы оперативно предпринимать все необходимые действия по расследованию происшествий и аварий на железнодорожном транспорте.

Кроме того, здесь же указаны цель и назначение.

Целью расследования происшествия или потенциально опасного происшествия является выявление его коренных причин с намерением избежать аналогичного происшествия в будущем. Эта цель реализуется посредством выполнения трех задач:

а) выяснить, какой уровень расследования и отчетности требует данное происшествие;

б) провести расследование происшествия, используя метод анализа коренных причин;

в) определить непосредственные и организационные причины происшествия;

г) выполнить корректирующие мероприятия, для того, чтобы предотвратить повтор данного происшествия.

Далее отмечены основные виды расследуемых происшествий/потенциально-опасных происшествий:

крушение,

авария,

событие,

инцидент,
несчастный случай,
возгорание,
пожар,
и другие.

В Методике указано, что по каждому факту возникновения происшествий/потенциально-опасных происшествий проводится их расследование, с определением коренных причин.

Далее рассмотрены основные этапы расследования.

Для детального проведения расследования и определения коренных причин происшествия/потенциально-опасного происшествия установлен перечень этапов расследования.

Сбор фактов и первичной информации для расследования необходимо начинать незамедлительно, после того как было объявлено о том, что место происшествия безопасно. Ни при каких условиях сбор информации не должен откладываться более чем на 12 часов с момента поступления сообщения о происшествии.

Информация по происшествию/потенциально-опасному происшествию должна включать в себя:

- установление событий предшествующих происшествию, или потенциально - опасному происшествию;
- определение свидетелей и основных участников, которые должны быть опрошены. В протоколе опроса пострадавшего и свидетелей (очевидцев) указывается дата проведения опроса, и размещаются подписи опрошенных;
- посещение места происшествия или потенциально-опасного происшествия для фотографирования и составления схемы близлежащего участка вокруг зоны происшествия;
- обзор имеющейся информации, такой как журналы регистрации, записи о прохождении обучения, наряд-допуск на работы, записи технического обслуживания или процесса, чертежи оборудования, зданий, сооружений;
- рассмотрение соответствующих процедур, таких как данные по эксплуатационному процессу, обслуживанию и строительству, копии соответствующих записей и т.д.;
- элементы технических средств, оборудования, зданий, сооружений или образцы этих элементов, которые были вовлечены в происшествие.

Участники, очевидцы, свидетели происшествия должны быть опрошены в первую очередь, так как подлинные воспоминания проходят, и они могут изменить свои показания после обсуждения с другими.

При проведении опроса следует задавать сначала открытые вопросы: Что произошло? Что случилось, Вы можете рассказать? После подробного описания о случившемся задавать вопросы уточняющего характера и в последнюю очередь подтверждающего характера.

Члены Комиссии имеют право получать в ходе расследования письменные и устные объяснения от очевидцев, участников происшедшего, а также должностных и других причастных лиц.

При проведении расследования крушений, аварий, инцидентов обеспечиваться режим сохранения коммерческой тайны.

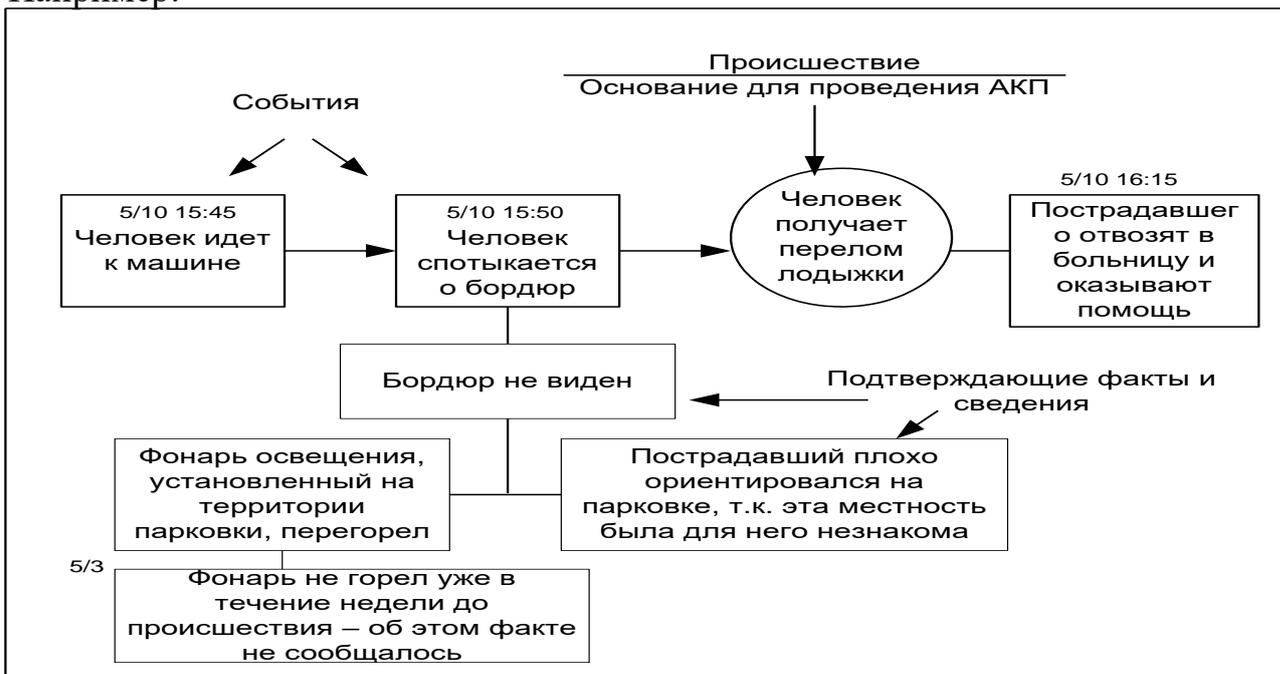
Составление хронологии/ последовательности событий. Связанные с происшествием или потенциально-опасным происшествием события выстраиваются во временной последовательности для быстрого определения времени наступления каждого из событий.

При расследовании происшествия или потенциально-опасного происшествия 1 уровня этот этап можно опустить.

Для построения последовательности событий применяется хронология событий. Например:

Дата	Время	Событие
1 июля		Последняя проверка/опрессование
17 июля	09:00	Утечки не обнаружено
	?	Появляется утечка
	10:17	Подрядчик чувствует запах, обнаруживает утечку
	10:30	Обслуживающая служба получает сообщение об утечке
	10:37	Работник приносит инструменты, необходимые для ликвидации утечки
	10:38	Воздействие паров химических веществ на работника
	10:41	Спасение работника
	11:35	Утечка ликвидирована

При расследовании сложных случаев описывается схема событий. Например:



Для построения хронологии событий, необходимо следующее:

- начать хронологию с момента, когда работа еще шла в нормальном режиме, при этом может возникнуть необходимость вернуться назад по времени на несколько дней, недель или даже месяцев до происшествия;
- указывать все известные факты. Это может быть информация, полученная в ходе опроса свидетелей, проверки сделанных записей, из результатов анализа отобранных образцов и так далее;
- указать в хронологии действия по ликвидации последствий происшествия/потенциально-опасного происшествия, если они имели воздействие на масштаб происшествия.

Выявление систем защиты. Прежде чем приступить к выявлению коренных причин происшествия/потенциально-опасного происшествия необходимо составить список всех возможных систем защиты (как существующих, так и не существующих), которые могли быть задействованы в ходе происшествия.

Под системой защиты понимается технические средства или любая система контроля (процедура), снижающие вероятность самого происшествия/потенциально-опасного происшествия или тяжесть его последствий.

Например:

- 1) технические средства:
 - а) отключения / сигналы тревоги (сигнализация);
 - б) система пожаротушения;
 - в) система обнаружения опасности;
 - г) аварийные клиновые задвижки (обратные клапана) и т.д.;
- 2) система контроля и процедуры:
 - а) рабочие процедуры, инструкции;
 - б) профессиональное обучение (квалификационное);
 - в) профилактическое обслуживание (ТО, ППР);
 - г) методы безопасного ведения работ (наряды-допуски/акты на проведение работ), идентификация опасностей и оценка рисков,
 - д) управление операциями;
 - е) управление изменениями;
 - ж) СИЗ (соответствие выполняемой работе) и т.д.

В последовательности событий отмечается состояние соответствующих систем защиты (например: срабатывание систем аварийной остановки, неисправная работа системы сигнализации и т.д.). Это поможет не пропустить ни одной причины, способствовавшей происшествию.

Для определения системы (систем) защиты, Комиссии необходимо найти ответы на вопросы:

- 1) Какие системы существуют (перечисленные и подобные им) и что действительно сработало?
- 2) Какие системы существуют и что не сработало?

Для объективного выявления систем защиты можно воспользоваться помощью узких специалистов-экспертов (безопасности движения, механик, энергетик, специалист по автоматизации, пожарный и т.д.).

Выявление коренных причин

Для разработки действенных рекомендаций по предотвращению повторения происшествия или потенциально-опасного происшествия устанавливаются ключевые факторы происшествия и его коренные причины.

В процессе проведения анализа коренных причин (АКП) используются следующие определения причин:

- физическая причина;
- человеческий фактор или поведенческая причина;
- коренные причины системного уровня;

Хорошо продуманные методы расследования происшествия или потенциально-опасного происшествия позволяют раскрыть коренные причины, сидящие в системах управления, а не только поведенческие причины, связанные с человеческим фактором.

Проверка возможных причин. В процессе принятия или отбраковки предложенных возможных причин на уровне физических и поведенческих причин следует тщательно проверить сделанные предположения на предмет реальности. Для проверки и исключения возможных причин можно использовать следующие способы:

- визуальное наблюдение;
- тестирование и лабораторный анализ;
- мнения экспертов;
- предыдущий опыт.

Результаты проверки и отбраковки предполагаемых причин вносятся в таблицу учета.

Разработка рекомендаций (корректирующих мер)

Комиссия разрабатывает рекомендации или план мероприятий по устранению всех выявленных в ходе расследования коренных причин и опасных условий.

При составлении рекомендаций проводится следующая процедура:

- составляется перечень всех коренных причин, установленных в ходе расследования, и распишите их по категориям;
- определяются самые важные причины, которые оказали большое влияние на данное происшествие/потенциально-опасное происшествие.

Если будут устранены эти причины, то вероятность повторения подобных происшествий в будущем будет существенно снижена или же полностью исключена.

Наличие 5-10 коренных причин является нормальным для сложных случаев. Из этих причин 2 или 3 могли оказать наиболее сильное влияние на вероятность происшествия.

1) разрабатывается план мероприятий по предотвращению повторения происшествия/потенциально-опасного происшествия в будущем.

Например, если причиной происшествия явились дефекты конструктивных деталей подвижного состава, которые могут присутствовать на конструктивных деталях другого подвижного состава, то план мероприятий будет включать этап выявления аналогичных проблем и внедрение соответствующих мер для исключения применения деталей с дефектами;

2) составляются рекомендации согласно перечню коренных причин. Некоторые мероприятия могут сразу устранить несколько причин. Поэтому всегда рекомендуется рассматривать коренные причины в комплексе;

3) рекомендация должна быть ясной и понятной. Эффективные корректирующие действия основаны на принципах:

- конкретность, что конкретно необходимо сделать (не размытые или общие фразы);

- количественные показатели, позволяющие узнать, когда будет выполнена рекомендация;

- достижимость – как реалистичная;

- назначены ответственные за выполнение корректирующих действий;

- установлены сроки выполнения.

Руководитель службы производственной безопасности на каждом уровне управления несет ответственность за регистрацию происшествия или потенциально-опасного происшествия и отслеживание закрытия корректирующих действий/рекомендаций в результате аудитов, инспекций, подготовку ежемесячных отчетов о выполнении и проведение выборочных проверок качества закрытия действий.

Составление акта по результатам расследования. По результатам расследования происшествия или потенциально-опасного происшествия составляется акт расследования. Текст акта должен быть кратким и понятным. Дополнительную информацию можно организовать в виде приложений к акту.

Далее показано правильное оформление результатов расследования. Для оформления результатов расследования используется форма Отчета о расследовании происшествия. Для оформления обнаруженных коренных причин и выданных рекомендаций используется форма Отчета о расследовании происшествий - коренные причины и рекомендации.

Данная разработка в полном объеме показана в Приложении к диссертации.

Выводы по 3 главе

Как показывает многолетний опыт ликвидации ЧС на железных дорогах, ни одно крушение или авария практически не имеет аналогов. Это затрудняет разработку общих схем и концепций ликвидационных мероприятий и

обязывает руководителей, участников ликвидации последствий ЧС, быть готовыми к принятию нестандартных решений в каждом конкретном случае.

Выяснение причины крушения, а также различных обстоятельств, с ним связанных, определение круга лиц, виновных в транспортном происшествии, требует глубокого анализа специальных, технических и технологических вопросов.

Основные случаи назначения железнодорожно-технической экспертизы:

- в процессе расследования происшествия возникает необходимость в разрешении сложных технических проблем, без выяснения которых не представляется возможным установить причины крушения;

- лицо, привлеченное в качестве обвиняемого, оспаривает выводы о причинах крушения, изложенные в техническом заключении;

- в ходе служебного расследования не было сделано техническое заключение о причинах крушения.

По результатам нашего исследования были разработаны 3 Положения, выносимые на защиту.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Наиболее опасными и влекущими серьезные последствия происшествиями на железнодорожном транспорте являются крушения и аварии.

Крушения и аварии вызваны, прежде всего, нарушениями правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, что в свою очередь является следствием преступных деяний, которые относятся к категории преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта, предусмотренных главой 14 УК РК, и именуются «транспортными» преступлениями.

Отличительной чертой крушений и аварий на железнодорожном транспорте является многообразие их видов как в отношении вызвавших крушение нарушений правил безопасности движения, так и в отношении их последствий. Поэтому методику расследования крушений и аварий можно разделить на две части:

1) общие положения, рассчитанные на применение при расследовании любых видов крушений и аварий;

2) специализированная часть, содержащая рекомендации, касающиеся особенностей расследования двух основных типов крушений (аварий) - столкновений поездов и сходов с рельсов подвижного состава.

В содержание общей части методики расследования крушений и аварий на железнодорожном транспорте входят рекомендации, касающиеся:

1) перечня обстоятельств, подлежащих обязательному установлению по делу;

2) последовательности и системности выполнения следственных действий и тактики их проведения в целях быстроты и эффективности расследования;

3) общих вопросов применения технических средств криминалистики, что обеспечивает высокий профессионализм расследования, достоверность результатов.

Для того чтобы рекомендации, содержащиеся в методике расследования, носили конкретный практический характер, они должны быть тесно увязаны с особенностями раскрытия определенного вида преступлений, учитывать характер события преступления, способ действий преступника, его личность, типичные последствия.

Предмет доказывания по делам о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта имеет особенности, вызванные двойственной структурой события преступления, которое состоит из двух частей:

1) нарушений правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта;

2) последствий, наступивших в результате этих нарушений.

Обе эти части должны быть тщательно исследованы и доказаны, равно как и причинная связь между нарушениями правил и последствиями.

Следственная практика свидетельствует, что событие преступления по уголовным делам данной категории развивается следующим образом:

1) работник или работники железнодорожного транспорта нарушают правила безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта;

2) в результате нарушений создается определенная техническая ситуация (неисправность элементов железнодорожного пути, подвижного состава, прием поезда на путь, занятый другим подвижным составом, и т. д.), при которой крушение или авария подвижного состава становится неизбежной или (при определенных условиях) возможной;

3) эта техническая ситуация приводит к сходу, столкновению подвижного состава и другим последствиям, т. е. возникает определенная следственная ситуация, обстоятельства которой ложатся в основу уголовного дела.

Таким образом, применительно к характеру события следует отметить два обстоятельства:

1) сложную структуру самого события, состоящего как бы из двух частей: нарушения правила (например, правила об остановке поезда перед запрещающим сигналом светофора) и собственно крушения (например, столкновения поездов или схода с рельсов). Обе эти части события должны быть тщательно исследованы и доказаны, равно как и причинная связь между первым (нарушение правила) и вторым (крушение);

2) многообразие конкретных видов нарушений правил безопасности движения и связанных с ними последствий.

Со сложной двойственной структурой события преступления связаны некоторые особенности установления его времени и места. Установление времени и места собственно крушения - столкновения поездов или схода с рельсов - не представляет обычно трудностей и носит очевидный характер, хотя фиксация всех важных последствий, следов, деталей иногда требует значительного труда. Напротив, нарушение правил, приведшее к крушению, неочевидно, время и место его совершения, как правило, вначале неизвестны, нередко умышленно скрываются, и установление этих обстоятельств требует значительных усилий.

Важным обстоятельством, подлежащим выяснению по каждому делу, является способ совершения преступлений. Понятие «способ совершения преступления» чаще связывают с умышленными преступлениями. Однако данное понятие может быть использовано и в отношении неосторожного преступления в смысле механизма поведения виновного и формирования следов независимо от того, предвидел ли он и желал ли наступления результатов своего поведения.

Для крушений и аварий характерен значительный материальный ущерб. Ущерб обычно имеет сложный состав и включает в себя сумму ущерба, нанесенного подвижному составу, пути, различным сооружениям, ущерба,

связанного с повреждением и утратой грузов и багажа, со стоимостью восстановительных работ, возмещением ущерба, причиненного здоровью людей. В ходе расследования все эти данные должны быть точно установлены и обоснованы доказательствами.

Важное значение в правильно и полно проведенном расследовании имеет точное и обоснованное указание на все нарушения специальных правил, обеспечивающих безопасность движения на железных дорогах.

Специфические особенности, характерные для рассматриваемых преступлений, могут быть отмечены и применительно к обстоятельствам, включенным в группу «виновность». Необходимо проверить и доказать наличие вины и ее формы по отношению как к нарушенным правилам, так и к последствиям.

В материалах дела о крушении (аварии) должны находиться соответствующие документы, удостоверяющие должностную принадлежность и круг обязанностей обвиняемого. Особо необходимо исследовать вопрос о том, входили ли действия, приведшие к крушению, в круг служебных обязанностей данного лица.

Рациональная последовательность проведения следственных действий и организационных мероприятий во многом обеспечивает быстроту и эффективность раскрытия и расследования преступлений рассматриваемого вида.

Схематически эту оптимальную последовательность можно представить в таком виде:

- осмотр места крушения, выявление очевидцев и участников происшествия;
- изучение и приобщение к делу материалов служебного расследования;
- допросы лиц, причастных к крушению или аварии, установление характера их действий и мотивов поведения в условиях происшествия;
- назначение экспертиз, истребование уточняющих данных о механизме происшествия;
- истребование и приобщение к делу копий и выписок из ведомственных нормативных актов, положения которых нарушены виновными лицами;
- допросы лиц, привлекаемых в качестве обвиняемых;
- собрание данных, характеризующих личность обвиняемых (документов о должностном положении, характеристик, данных о состоянии здоровья и др.);
- проверка обстоятельств, смягчающих или отягчающих вину;
- уточнение данных об общей сумме ущерба;
- истребование соответствующих документов у руководства отделением дороги (или руководства дороги), назначение при необходимости экспертизы;
- сбор данных об обстоятельствах, способствовавших крушению (о состоянии дисциплины, обеспеченности техническими средствами и материалами и др.).

При расследовании крушений и аварий информация, собираемая в ходе первоначальных следственных действий и других мероприятий следователя, играет во многих случаях решающую роль.

Это, прежде всего, относится к следственному осмотру места крушения и других, связанных с происшествием объектов, к изучению и приобщению к делу материалов служебного расследования. На основании этих предварительных данных следователь строит общую версию о механизме крушения (аварии), его причинах, лицах, виновных в происшествии. Последующие действия, в свою очередь, служат для проверки, уточнения и подтверждения версии и завершения расследования.

Как показывает многолетний опыт ликвидации ЧС на железных дорогах, ни одно крушение или авария практически не имеет аналогов. Это затрудняет разработку общих схем и концепций ликвидационных мероприятий и обязывает руководителей, участников ликвидации последствий ЧС, быть готовыми к принятию нестандартных решений в каждом конкретном случае.

Выяснение причины крушения, а также различных обстоятельств, с ним связанных, определение круга лиц, виновных в транспортном происшествии, требует глубокого анализа специальных, технических и технологических вопросов.

По результатам исследования, подготовлены Положения на защиту.

1. В целях уточнения трактовки основных понятий, применяемых в случае расследования дел, связанных с авариями и крушениями железнодорожного транспорта, а также по результатам изучения данных терминов в исследованиях разных авторов, нами приведено авторское определение следующих терминов:

Происшествие – негативное событие, произошедшее при хранении, консервации, эксплуатации или ликвидации объекта и относящееся к крушению, аварии, событию, инциденту, несчастному случаю, отказу технического устройства, возгоранию, пожару, дорожно-транспортному происшествию, негативному воздействию на окружающую среду или нарушению при обращении с радиационным источником.

Потенциально опасное происшествие – это происшествие, которое не привело к крушению, аварии, несчастному случаю, ущербу здоровья людей и т.д., но потенциально могло повлечь за собой все перечисленные последствия.

Крушение – столкновение, сход подвижного железнодорожного состава, специального подвижного состава, в результате которых погибли люди или поврежден железнодорожный подвижной состав, специальный самоходный подвижной состав (ССПС) до степени исключения из инвентаря.

Авария - столкновение, сход подвижного железнодорожного состава, специального подвижного состава, в результате которых получили тяжкие телесные повреждения люди или поврежден железнодорожный подвижной состав, ССПС в объеме капитального ремонта, а также разрушение сооружений

и (или) технических устройств, применяемых на опасном производственном объекте, неконтролируемый взрыв и (или) выброс/сброс опасных веществ.

Чрезвычайная ситуация – обстановка на определенной территории, сложившаяся в результате аварии, опасного природного явления, катастрофы, стихийного или иного бедствия, которые могут повлечь или повлекли за собой человеческие жертвы, ущерб здоровью людей или окружающей среде, значительные материальные потери и нарушение условий жизнедеятельности людей.

2. Безопасность движения поездов - состояние защищенности перевозочного процесса от аварийных ситуаций в работе, обеспечивающее сохранность грузов, безопасность пассажиров и персонала, сохранение окружающей природной среды и бесперебойное функционирование железных дорог.

Безопасность движения обеспечивается надежной работой, исправным состоянием и резервированием основных технических средств железнодорожного транспорта: сооружений и устройств железных дорог, подвижного состава, а также правильной организацией движения поездов.

По результатам исследования, мы пришли к заключению, что законодатель необоснованно сузил сферу уголовно-правовой защиты условий безопасного функционирования железнодорожного транспорта, которая обеспечивается эксплуатацией не только технически исправного специализированного подвижного состава, но и технически исправных объектов инфраструктуры магистральной железнодорожной сети. Данное обстоятельство обуславливает необходимость изменения формулировки предмета преступления; он должен охватывать не только специализированный подвижной состав, а также и инфраструктуру магистральной железнодорожной сети.

В связи с этим, нами предложено введение в главу 14 УК РК новых статей.

Статья 344-1. Неисполнение требований по обеспечению безопасности движения на объектах магистральной железнодорожной сети

1. Неисполнение требований по обеспечению безопасности движения на объектах магистральной железнодорожной сети, в том числе связанных с предупреждением актов незаконного вмешательства, лицом, ответственным за обеспечение безопасности движения, если это деяние повлекло по неосторожности причинение средней тяжести и тяжкого вреда здоровью либо причинение крупного ущерба, -

наказывается.

2. То же деяние, повлекшее по неосторожности смерть людей либо причинение особо крупного ущерба, -

наказывается.

3. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее

по неосторожности смерть двух и более лиц, -
наказывается...

Статья 348-1. Недоброкачественный ремонт специализированного подвижного состава и инфраструктуры магистральной железнодорожной сети

1. Недоброкачественный ремонт специализированного подвижного состава и инфраструктуры магистральной железнодорожной сети, обеспечивающего его безопасность, а также магистрального трубопровода, если это деяние повлекло по неосторожности причинение средней тяжести или тяжкого вреда здоровью либо причинение крупного ущерба, -

2. То же деяние, повлекшее по неосторожности смерть человека или причинение ущерба в особо крупном размере, -
наказывается.

3. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц, -
наказывается.

Статья 348-2. Выпуск в эксплуатацию специализированного подвижного состава с техническими неисправностями или разрешение эксплуатации технически неисправных систем транспорта

1. Выпуск в эксплуатацию специализированного подвижного состава с техническими неисправностями или разрешение эксплуатации технически неисправных систем транспорта, обеспечивающих его безопасность, осуществленное лицом, ответственным за их техническое состояние, если деяние повлекло по неосторожности причинение средней тяжести или тяжкого вреда здоровью либо причинение крупного ущерба, -
наказываются.

2. Те же деяния, повлекшие по неосторожности смерть человека или причинение ущерба в особо крупном размере, -
наказываются.

3. Деяния, предусмотренные частью первой настоящей статьи, повлекшие по неосторожности смерть двух или более лиц, -
наказываются.

Статья 348-3. Выпуск в эксплуатацию специализированного подвижного состава с истекшим сроком службы

1. Выпуск в эксплуатацию специализированного подвижного состава с истекшим сроком службы, осуществленное лицом, ответственным за их техническое состояние, если деяние повлекло по неосторожности причинение средней тяжести или тяжкого вреда здоровью либо причинение крупного ущерба, -
наказываются.

2. Те же деяния, повлекшие по неосторожности смерть человека или причинение ущерба в особо крупном размере, -

наказываются.

3. Деяния, предусмотренные частью первой настоящей статьи, повлекшие по неосторожности смерть двух или более лиц, - наказываются.

3. В целях оперативного реагирования и для осуществления всех необходимых действий по расследованию происшествий, аварий, крушений, пожаров на железнодорожном транспорте, была разработана «Методика расследования происшествий и аварий на железнодорожном транспорте» (Приложение 1).

Данная методика включает следующие разделы: область применения, цель и назначение, виды расследуемых происшествий/потенциально-опасных происшествий, сам процесс расследования происшествий.

Процесс расследования включает такие элементы, как этапы расследования, сбор информации и фактов, составление хронологии/последовательности событий, выявление систем защиты, выявление коренных причин, проверка возможных причин, разработка рекомендаций (корректирующих мер), составление акта по результатам расследования.

В приложении показаны критерии уровней расследования происшествий от степени серьезности последствий, этапы расследования, разработаны «Акт расследования крушения, аварии и события, имеющего признаки крушения или аварии», «Акт расследования причин происшествия», «Отчет о расследовании происшествий: коренные причины и рекомендации».

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Пугачев И.Н., А.Э. Горев, Олещенко Е.М. Организация и безопасность дорожного движения: учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений, 2009. – 272 с
2. Закон Республики Казахстан «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по вопросам транспорта»
3. Закон Республики Казахстан от 8 декабря 2001 года № 266-ІІ «О железнодорожном транспорте» (с изменениями и дополнениями по состоянию на 10.01.2020 г.)
4. Методическое пособие по курсу подготовки специалистов по безопасности дорожного движения на автомобильном транспорте Москва 2000. Под общей редакцией директора Государственного научно-исследовательского института автомобильного транспорта Венгерова И.А.
5. УК РК от 3 июля 2014 года № 226-V (с изменениями и дополнениями по состоянию на 11.01.2020 г.)
6. Уголовный кодекс Республики Казахстан от 16 июля 1997 года № 167-І (с изменениями и дополнениями по состоянию на 03.07.2014 г.) (утратил силу).
7. Абеева Д., Возняк О. Уголовная ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспорта в свете принятия нового Уголовного кодекса Республики Казахстан
8. Алексеев А. И. Криминологическая профилактика. - М.: НОРМА, 2001. – 496 с.
9. Данилов Е.П. Автомобильные дела: административные, уголовные, гражданские, экспертизы. - М., 2004. – 388 с.
10. Закон РК «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты РК по совершенствованию уголовного законодательства, уголовного судопроизводства и совершенствованию защиты личных прав»
11. Айдарова А.Б. Оценка эколого-экономической безопасности железнодорожного транспорта (на примере Южно-Казахстанской области) // Автореферат дис. канд. экон. наук: 08.00.19. – Алматы, 2008. -27с.
12. Харламова Ю.А. Железнодорожный комплекс в политических процессах российского государства // Автореферат дис. докт. полит. наук: 23.00.02. – М., 2010. -52с.
13. Тодуа Ю.А. Укрепление законности и правопорядка на железнодорожном транспорте в истории российского государства // Автореферат дис. канд. юрид. наук: 12.00.01. – Краснодар, 2008. -29с.
14. Нудельштейн А.М. Расследование хищений имущества пассажиров на железнодорожном транспорте // Автореферат дис. канд. юрид. наук: 12.00.09. – М., 2008. -24с.

15. Интернет – источник https://kodeksy-kz.com/ka/ugolovnyj_kodeks/344.htm (дата обращения 10.01.2020)
16. Проблемы правового регулирования системы обеспечения транспортной безопасности. Мигда Н.С., Дмитриев С.Н., Рзун И.Г., Телегина Е.Г., Дьяченко Е.В., Головина А.А., Богатырева В.В. Коллективная монография. Москва, 2017
17. Чучаев А.И., Пожарский А.Ю. Транспортные преступления. Понятие, виды, характеристика. Монография. ООО «Проспект», 2017
18. Уголовно-правовая характеристика недоброкачественного ремонта железнодорожного транспорта и выпуск его в эксплуатацию с техническими неисправностями: учебное пособие / сост. Р.А. Забавко, С.В. Габеев, С.А. Аверинская. – Иркутск: ФГКОУ ВПО ВСИ МВД России, 2015. – 44 с.
19. Межотраслевые правила по охране труда при производстве асбеста и асбестосодержащих материалов и изделий: Постановление Минтруда РФ от 31.01.2000 № 10 // «Бюллетень Минтруда РФ», № 4, 2000
20. Инструкция по охране труда для локомотивных бригад АО «НК «КТЖ» от 27.12.2012
21. Правила по охране труда при эксплуатации локомотивов и моторо-вагонного подвижного состава в АО «НК «КТЖ» от 24.04.2006
22. Об утверждении Правил технической эксплуатации железнодорожного транспорта. Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 30 апреля 2015 года № 544. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 17 августа 2015 года № 11897.
23. Приказ и.о. Председателя Агентства Республики Казахстан по делам строительства и жилищно-коммунального хозяйства от 29 декабря 2010 года № 606 Об утверждении нормативно-технических документов (с дополнениями и дополнениями по состоянию на 26.07.2018 г.)
24. Становление и развитие прокуратуры Казахстана// Астана 2015г.//ст.119,
25. Гапеев, В. И. Безопасность движения на железнодорожном транспорте / Ф. П. Пищик, В. И. Егоренко ; под. ред. В. И. Гапеева. — Минск: Полымя, 2007. — 400 с.
26. Малинин, В. Г. Методика расследования происшествий на железнодорожном и авиатранспорте / В. Г. Малинин, В. М. Федоров, К. А. Шамраев ; под общ. ред. В. А. Морозова. — М. : ИНФРА-М, 2001. — 158 с.
27. Варехин, Е. В. Особенности расследования преступлений, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта / Е. В. Варехин // Расследование преступлений: проблемы и пути их решения : сб. науч.-практ. тр. — М. : Ин-т повышения квалификации СК России, 2013. — Вып. 2. — С. 99—105.
28. Ряшев, В. М. Особенности расследования преступных нарушений правил техники безопасности на железнодорожном и водном транспорте :

метод. рекомендации для следователей транспорт. прокуратур / под ред. В. М. Ряшева. — Ленинград, 1988. — 188 с.

29. Мухин, Г. Н. Криминалистика : учеб. пособие для студентов высш. учеб. заведений по юрид. специальностям / Г. Н. Мухин, Д. В. Исютин-Федотков. — Минск : Акад. МВД Респ. Беларусь, 2009. — 226 с.

30. Дудышкин Б.Н. Правовые основы расследования транспортных происшествий // Журнал российского права. 2002. № 3.

31. Правила техники безопасности и порядку ликвидации чрезвычайных ситуаций с опасными грузами при перевозке их по железным дорогам АО «НК «КТЖ»

32. Дворкин А.И. Осмотр места происшествия: Практическое пособие. URL: <http://www.kriminalistika-uchebnik/osmotr-mesta-proisshestviya-prakticheskoe.html> (дата обращения 07.03.2020)

33. Гапеев, В. И. Безопасность движения на железнодорожном транспорте / Ф. П. Пищик, В. И. Егоренко ; под. ред. В. И. Гапеева. — Минск : Полымя, 2007. — 400 с.

34. Малинин, В. Г. Методика расследования происшествий на железнодорожном и авиатранспорте / В. Г. Малинин, В. М. Федоров, К. А. Шамраев ; под общ. ред. В. А. Морозова. — М. : ИНФРА-М, 2001. — 158 с.

35. Варехин, Е. В. Особенности расследования преступлений, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта / Е. В. Варехин // Расследование преступлений: проблемы и пути их решения : сб. науч.- практ. тр. — М. : Ин-т повышения квалификации СК России, 2013. — Вып. 2. — С. 99—105.

36. Криминалистическая методика расследования отдельных видов преступлений : учеб. пособие / под ред. А. П. Резвана, М. В. Субботиной. - М.: ИМЦ ГУК МВД России, 2002. - 232 с.

37. Мухин, Г. Н. Криминалистика : учеб. пособие для студентов высш. учеб. заведений по юрид. специальностям / Г. Н. Мухин, Д. В. Исютин-Федотков. - Минск : Акад. МВД Респ. Беларусь, 2009. - 226 с.

38. Ряшев, В. М. Особенности расследования преступных нарушений правил техники безопасности на железнодорожном и водном транспорте : метод. рекомендации для следователей транспорт. прокуратур / под ред. В. М. Ряшева. - Ленинград, 1988. - 188 с.

39. Егоров, А. П. Расследование крушений и аварий на железнодорожном транспорте: пособие для следователей / А. П. Егоров, И. Л. Шрага; отв. ред. Г. А. Терехов. — М., 1970. — 183 с.

40. Клайдова А. С. Криминалистическое исследование технических средств записи и носителей информации и использование его результатов при расследовании преступлений на транспорте: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09 / Юрид. ин-т МВД РФ. — М., 2001. — 24 с.

41. Шапошников В.Л., Озеров И.Н. Проблемы первоначального этапа расследования преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте // Проблемы правоохранительной деятельности. – 2014. – № 3. – С. 21-24.

42. Елинский В.И., Коткин П.Н. Особенности организации расследования уголовных дел о транспортных происшествиях на железнодорожном транспорте // Российский следователь. – М.: Юрист, 2010. – № 12. – С. 2-7.

43. Дворкин А. И. Осмотр места происшествия: практ. пособие. – М.: юристь, 2001. – 336 с.

44. Вазюлин С.А. Актуальные вопросы производства осмотра места происшествия по уголовным делам о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта // Уголовно-процессуальные и криминалистические проблемы борьбы с преступностью: Всероссийская научно- практическая конференция, 2016. – Орел: Орловский юридический институт Министерства внутренних дел Российской Федерации имени В.В. Лукьянова, 2016. – С. 69-81.

45. Алиев О.Т. Причины аварии на железной дороге. XXII международная научно-практическая конференция | МЦНС «НАУКА И ПРОСВЕЩЕНИЕ», 2005