

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

ИТЕКБАЕВ ИЛЬДАР ФАРИТОВИЧ

**Теоретические и практические проблемы прокурорского
надзора за законностью досудебного расследования
уголовных правонарушений на транспорте**

Магистерская диссертация на соискание академической степени
магистра юридических наук
по специальности 6М030100 – «Юриспруденция»

Научный руководитель
кандидат юридических наук,
доцент кафедры с.ю.д.

_____ Ешназаров А.А.

Магистрант

_____ Итекбаев И.Ф.

КОСШЫ, 2019 год

СОДЕРЖАНИЕ

ОБОЗНАЧЕНИЯ и СОКРАЩЕНИЯ	4
ВВЕДЕНИЕ	5
1. Этапы развития прокурорского надзора за законностью досудебного расследования преступлений, совершенных на транспорте	11
1.1 Прокурорский надзор на транспорте в дореволюционном и советском периоде	11
1.2 Прокурорский надзор на транспорте в современный период	20
1.3 Прокурорский надзор за законностью досудебного расследования на транспорте в современный период	25
Глава 2. Проблемы прокурорского надзора за законностью досудебного расследования преступлений, совершенных на транспорте	33
2.1 Организация прокурорского надзора за уголовно-процессуальной деятельностью	33
2.2 Анализ состояния досудебного расследования преступлений, совершенных на транспорте как аналитической деятельности по организации надзора за законностью досудебной стадии уголовного процесса на транспорте	39
2.3 Факторы, снижающие эффективность по организации надзора за законностью досудебной стадии уголовного процесса на транспорте	46
2.3.1 Противоречия норм Уголовно – процессуального Кодекса	46
2.3.2 Использование беспилотных летательных аппаратов для обеспечения безопасности на объектах транспорта	49
2.3.3 Проблема проведения экспертных исследований	52
3. Проблемы методики прокурорского надзора за законностью досудебного расследования преступлений, совершенных на транспорте	56
3.1 Вопросы методики прокурорского надзора за законностью приема регистрации и разрешения сообщений	

о преступлениях в ЛОВДТ	56
3.2 Вопросы соотношения досудебного расследования и ведомственного (служебного) расследования	61
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	69
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ	73
ПРИЛОЖЕНИЕ	77

ОБОЗНАЧЕНИЯ и СОКРАЩЕНИЯ

1. **АО «НК «КТЖ»** – Акционерное Общество «Национальной компании «Казахстан темир жолы»
2. **ВЦИК** – Всероссийский Центральный Исполнительный Комитет
3. **ГП РК** – Генеральная Прокуратура Республики Казахстан
4. **ГТП** – Главная Транспортная Прокуратура
5. **ЕРДР** – Единый реестр досудебных расследований
6. **РК** – Республика Казахстан
7. **СССР** – Союз Советских Социалистических Республик
8. **КазАССР** – Казахская Автономная Социалистическая Советская Республика
9. **ЛОВД** – Линейный отдел внутренних дел
10. **МВД** – Министерство внутренних дел
11. **МЧС** – Министерство чрезвычайных ситуаций
12. **НСД** – Негласные следственные действия
13. **ОРД** – Оперативно-розыскная деятельность
14. **п.** – Пункт
15. **СНК** - Совет народных комиссаров СССР
16. **ст.** – Статья
17. **УПК** – Уголовно-процессуальный Кодекс
18. **УК** – Уголовный Кодекс
19. **ч.** – Часть
20. **ЦИК** – Центральная избирательная комиссия
21. **ИВС** – Изолятор временного содержания

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность

Как указано в послании Президента Республики Казахстан народу страны: Мы ставили задачу развивать инфраструктуру. И это оказалось нам по силам. За прошедшие годы было введено в строй множество крупных стратегических объектов промышленной, транспортной инфраструктуры и инфраструктуры жизнедеятельности.

Это – автомобильные и железнодорожные магистрали, трубопроводы, логистические центры, терминалы, аэропорты, вокзалы, порты и так далее.

Благодаря таким изменениям многие казахстанцы получили работу, мы вошли в систему региональных и глобальных хозяйственных связей.

За последние 11 лет на развитие автодорожной отрасли выделено 1 263,1 миллиардов тенге. За эти годы построено и реконструировано более 48 тысяч километров дорог общего пользования, а также 1 100 километров железных дорог. [1]

Если в годы становления республики речь шла о развитии и поддержании транспортной системы, то в настоящих условиях инфраструктура транспортной системы должна стать катализатором социально-экономического развития Казахстана на долгосрочную перспективу, обеспечивая межрегиональную связь внутри страны и интеграцию экономики страны в мировую систему, отвечать критериям современности, качества и безопасности.

Успешная интеграция экономики Казахстана в мировую систему в условиях глобализации невозможна без развития транспортной системы внутри страны. [2]

А развитие любой структуры невозможно без организации соответствующей безопасности и надзора за законностью её деятельности.

Нами проанализировано развитие законодательства по обеспечению безопасности транспортной инфраструктуры, выявлены недостатки и предложены пути их решения.

Проблемы организации надзора за законностью досудебной стадии уголовного процесса на транспорте обуславливаются целым рядом обстоятельств.

Транспортная инфраструктура для Казахстана - ключевое звено не только с экономической, но и с социальной сферы. Инфраструктура в условиях глобализации и интеграции национальных экономик многократно возрастает.

Транспорт становится средой «хозяйственной» деятельности не только нашего государства, но нередко и международных

криминальных группировок, объектом нападений с целью захвата грузов, транспортных средств, а иногда и людей в качестве заложников.

В этой связи повышается актуальность проблемы борьбы с терроризмом и обеспечения безопасности на транспорте.

Отмечается тенденция увеличения числа нарушений правил безопасности и эксплуатации на транспорте, которые влекут аварии и катастрофы с многочисленными человеческими жертвами, уничтожением транспортных средств и грузов, причинением невосполнимого вреда природе. Это обусловлено старением транспорта, беспощадной его эксплуатацией без финансовых отчислений на ремонт и модернизацию, снижением надежности транспортных средств.

В условиях погони за прибылью растет количество нарушений норм трудового законодательства, регламентирующего время труда и отдыха работников транспорта; случаев превышения допустимых норм загрузки транспортных средств, что создает условия для аварий и катастроф. Аварии и катастрофы при таких перевозках приводят к наиболее опасным последствиям.

Хищения грузов, незаконный оборот наркотиков - наиболее распространенные незаконные действия на транспорте. Кроме того, наблюдается рост преступлений, связанных с незаконной приватизацией и использованием государственной собственности.

Транспорт - это и объекты естественной монополии. Поэтому здесь имеют место нарушения монопольного законодательства, коррупционные правонарушения. Высокий уровень коррупции связан необходимостью получения различного рода лицензий и разрешений.

Отмеченный рост преступлений, совершенных на транспорте требует оптимизации расследования уголовных дел и прокурорского надзора.

Расследование преступлений, совершенных на транспорте, например, таких как нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспорта, терроризм, хищения грузов, повреждение путей сообщения и транспортных средств и, соответственно, прокурорский надзор за их расследованием имеет значительную специфику и особую сложность. В тоже время, имеются и серьезные недостатки прокурорского надзора.

В диссертации проанализированы теоретические и практические проблемы прокурорского надзора за законностью досудебного расследования уголовных правонарушений на транспорте.

Практика показывает, что изменение уголовно-процессуального законодательства создает некоторые трудности при осуществлении

прокурорского надзора за досудебным расследованием и его законностью, в том числе на транспорте.

Соответственно анализ современной правоприменительной практики, проблем прокурорского надзора, разработка предложений по его совершенствованию имеет важнейшее значение для повышения эффективности расследования преступлений и в целом борьбы с преступностью на транспорте.

Исходя из этого, исследование в данном направлении является своевременным и актуальным, имеет научное и практическое значение.

Теоретической основой исследования являются фундаментальные труды по прокурорскому надзору и уголовному процессу.

При подготовке данного исследования были использованы работы казахстанских ученых Е.О. Алауханова, Е.К. Айтмухамбетова, М.Ч. Когамова, А. Майтанова, С.С. Молдабаева, В.П. Рябицева, А.Я. Сухарева, К. Ташибаева, А.О. Шакенова.

Также российских ученых А.И. Алексеева, Ф.Н. Багаутдинова, В.И. Баскова, А.В. Белоусова, В.Г. Бессарабова, А.Д. Бойкова, Л.А. Быкова, А.А. Власова, С.И. Герасимова, Ю.В. Гончаровой, Т.А. Дикановой, А.И. Долговой, Поливцева, М.Ю. Рагинского, В.И. Рохлина, В.Н. Рябова, В.П. Рябцева, В.М. Савицкого, Г.И. Скаредова, А.Ф.Смирнова, А.Б.Соловьева, М.С. Строговича, А.Я. Сухарева, Х.С. Таджиева, М.Е. Токаревой, Н.С. Трубина, А.Г. Халиулина, С.П. Щербы, П.С. Элькинд, Н.П. Яблокова, Н.А. Ясинского, В.Б. Ястребова, Р.Х. Якупова и др.

В ходе проведенной работы были изучены методические рекомендации руководителей Главной транспортной прокуратуры И.А. Тлеугалеева, Б.Б. Нугманова, М.М. Таутенова, С.Н. Кемалова, Д.И. Избасарова.

В работах указанных ученых, в силу большого числа аспектов проблемы, а также ее сложности, рассматриваются далеко не все вопросы практики и теорий. Тем более необходимо учитывать тенденцию постоянного развития, что даёт возможность и необходимость дальнейшего и комплексного исследования.

Целью диссертационного исследования является разработка научных основ прокурорского надзора за законностью досудебного расследования правонарушений на транспорте, определение путей и средств его дальнейшего совершенствования и повышения эффективности осуществления прокурорских полномочий.

Задачи исследования:

- проанализировать ранее действовавшее и современное отечественное законодательство, регламентирующее прокурорский надзор за законностью досудебного расследования преступлений на транспорте;
- выявить основные проблемы методики прокурорского надзора за расследованием отдельных категорий преступлений на транспорте и сформулировать научные рекомендации по их совершенствованию;
- выработать и сформулировать предложения по совершенствованию уголовно-процессуального законодательства и отдельных следственных действий при расследовании уголовных дел на транспорте.

Объект исследования - анализ теоретических и практических проблем прокурорского надзора за законностью досудебного расследования уголовных правонарушений на транспорте.

Предмет исследования - правовая регламентация деятельности по осуществлению прокурорского надзора за законностью предварительного расследования преступлений, совершенных на транспорте, круг полномочий и деятельность прокурора в рамках указанных правоотношений, включая средства, методы организации этой деятельности.

Нормативную базу исследования составляют Конституция Республики Казахстан, Уголовно-процессуальный кодекс, Уголовный Кодекс, Кодекс Республики Казахстан Об административных правонарушениях, Инструкции по организации надзора за законностью уголовного преследования, Инструкции по организации надзора за законностью досудебной стадии уголовного процесса, Закон Республики Казахстан «Об оперативно-розыскной деятельности», Методические рекомендации по досудебному расследованию авиационных и железнодорожных преступлений, Приказы Генеральной Прокуратуры, а также иные нормативные правовые акты.

Научная новизна работы определяется тем, что на диссертационном уровне проведено комплексное исследование организационного, методического и тактического аспектов прокурорского надзора за законностью расследования преступлений на транспорте в современных условиях с учетом исторических тенденций.

Основные положения, выносимые автором на защиту:

1. Анализ истории прокурорского надзора за законностью досудебного расследования преступлений на транспорте - позволяет в соответствии с принципом специализации, понимаемым как сочетание организационного и предметного факторов выделить три основных ее

этапа. Первый этап - дореволюционный, в котором специализация затронула, в основном, лишь организацию расследования преступлений на транспорте (1864-1917 гг.); второй этап - советский период (1917-1991 гг.), завершившийся построением единой централизованной системы транспортных прокуратур, важнейшей функцией которых являлся надзор за законностью досудебного расследования преступлений на транспорте; третий этап - современный период (с 1991 г. по настоящее время), с распадом Советского союза началось становление новой Казахстанской прокуратуры. Транспортная прокуратура Казахстана была централизована.

2. Одной из основных проблем при организации прокурорского надзора за досудебным расследованием преступлений на транспорте является недостаточность квалификации в сфере транспорта, прокуроров и следователей.

Для решения данной проблемы предлагается проведение специальных курсов для транспортных прокуроров и следователей ЛОВД по расследованию транспортных происшествий.

3. В целях эффективного осуществления надзора в органах уголовного преследования вносятся следующие предложения:

1) по регистрации сообщений в ЕРДР путем исключения ч.5 ст. 181 УКП РК;

2) проведение предварительной проверки анонимных сообщений об уголовном правонарушении, путем внесения изменений ч.6 ст.181 УКП РК.

По совершенствованию отдельных следственных действий предлагается использовать правоохранительными органами беспилотных летательных аппаратов при осмотре места крушений воздушного и железнодорожного транспорта.

Теоретическая значимость исследования. Теоретические выводы, сформулированные в диссертации, вносят определенный вклад в развитие науки прокурорского надзора, касающиеся, в частности, полномочий прокурора, организационных форм и методов прокурорского надзора за законностью досудебного расследования преступлений на транспорте.

Диссертационное исследование имеет практическую значимость, поскольку направлено на совершенствование практики расследования и прокурорского надзора. Выводы и предложения, сформулированные в результате исследования, могут быть использованы в законотворческой деятельности по совершенствованию УПК РК и других нормативных правовых актов, в организационно-методической работе управлений (отделов) прокуратур по осуществлению надзора за законностью

процессуальной деятельности органов дознания и досудебного следствия, в учебном процессе при изучении дисциплин «Прокурорский надзор» и «Уголовный процесс».

Апробация результатов исследования. Автором опубликованы 2 статьи по исследуемой теме, положения исследования внедрены в учебный процесс при проведении занятий по дисциплине «Проблемы осуществления прокурорского надзора в РК».

Глава 1. Этапы возникновения и развития прокурорского надзора за законностью досудебного расследования преступлений, совершенных на транспорте.

1.1 Прокурорский надзор на транспорте в дореволюционном и советском периоде.

Анализ истории возникновения и развития прокурорского надзора за законностью досудебного расследования преступлений, совершенных на транспорте позволяет в соответствии с принципом специализации, понимаемым как сочетание двух факторов (организационного и предметного)» выделить три основных этапа в этом процессе.

В основу данной периодизации может быть положен принцип специализации в деятельности органов, осуществляющих предварительное расследование уголовных правонарушений, совершенных на транспорте, и в деятельности надзирающих за законностью органов прокуратуры.

Этот принцип понимается нами сочетанием двух факторов. Первый фактор – организационный – это система органов, осуществляющих предварительное расследование уголовных правонарушений, совершенных на транспорте, организационно построена также, как и система данного вида транспорта. Поскольку основу транспортной системы страны составляет такой вид транспорта как железнодорожный, построенный по линейному, экстерриториальному принципу, то и система ЛОВД на транспорте также строится по данному принципу. Экстерриториальный принцип построения означает независимость от местных властей и подчинение лишь по вертикали специализированной структуре.

Второй фактор – предметный – это значит, что в силу специфики деятельности того или иного вида транспорта, обуславливающей весьма специфичную систему организационных, производственных и других видов связей между участниками этой деятельности, - имеется большая специфика расследования уголовных правонарушений, совершенных на транспорте.

С учетом развития принципа специализации можно выделить три этапа возникновения и развития прокурорского надзора за законностью досудебного расследования преступлений, совершенных на транспорте.

К первому этапу относится становление прокурорского надзора за законностью досудебного расследования преступлений, совершенных на транспорте в дореволюционный период (1864-1917 года), когда с появлением железнодорожного транспорта в России формируются специализированные подразделения жандармерии и полиции, на которые возлагаются функции, близкие к функциям современных

органов ЛОВД на транспорте, в том числе проведение дознания о преступлениях на транспорте. Специфика их организации определялась спецификой системы управления транспортом.

Специализации по организации надзора за законностью досудебной стадии уголовного процесса на транспорте исторически предшествовала специализация самого этого расследования, проводимого органами внутренних дел на транспорте, а этой специализации, в свою очередь, - специализация деятельности органов внутренних дел по обеспечению безопасности на транспорте.

С появлением железнодорожного транспорта в России, первых незаконных действий на этом транспорте, в т.ч. террористического характера, формируются специализированные подразделения жандармерии и полиции, на которые возлагаются функции, близкие к функциям современных органов внутренних дел по обеспечению безопасности и порядка на железных дорогах.

По литературным данным 27 июня 1861 года считается днем создания органов внутренних дел на транспорте. В этот день Императором Александром Вторым было утверждено «Положение о жандармских полицейских управлениях на Санкт-Петербургско-Варшавской и Московско-Нижегородской железных дорогах». В начале оно находилось в ведении Министерства путей сообщения и было подчинено инспекторам соответствующих дорог, но в 1866 году все полицейские управления железных дорог были полностью подчинены шефу жандармов. По утвержденному 16 марта 1867 года «Порядку учреждения жандармского надзора на вновь проводимых железных дорогах» в ведение жандармского полицейского управления железных дорог включался участок дороги протяженностью 2000 верст. Это расстояние делилось на участки в 200 верст каждый, находившихся в ведении отделений. Отдельный корпус жандармов, как полиция политическая, организационно представлял собой войсковую часть и состоял на бюджете военного ведомства. Так, жандармская железнодорожная полиция была частью политической полиции, организованной на военный лад и выполняющей функции общей полиции. Эта организация жандармских полицейских управлений железных дорог предусматривала их привязку к участкам железных дорог, наличие четко очерченной своей зоны оперативного обслуживания, строгую централизацию и независимость от местных властей. Это и положило начало экстерриториальному (линейному) принципу в организации и деятельности ЛОВД на транспорте [3, с. 116].

Железнодорожная жандармерия была органом многофункциональным. Часть ее обязанностей была предусмотрена «Общим Уставом Российских железных дорог» и состояла в «охране

общественного порядка и спокойствия на железных дорогах», а именно в наблюдении за порядком на пассажирских и товарных станциях; в поездах, в станционном районе и на участке, осуществлении контроля и соблюдении правил регистрации служащих, живущих в полосе отчуждения железных дорог; правил перевозки огнестрельного оружия и взрывоопасных веществ, в защите интересов государства и железнодорожного транспорта при революционно-террористическом движении на его объектах.

Жандармерия также оказывала Военному ведомству, Департаменту полиции, в необходимых случаях лицам правительственных и общественных учреждений содействие в просмотре документов в пограничных пунктах Российской Империи, руководстве на местах охраной императорских поездов, в охране членов императорской семьи и высокопоставленных лиц. Также, она осуществляла контроль за экономической деятельностью предприятий и организаций транспорта. Особенно ее функция заключалась в исполнении обязанностей по делам суда, то есть в выполнении поручений по расследованию преступлений, которые суд признавал необходимым возложить на эту жандармерию [4, с. 116-349].

Далее, а именно 27 июня 1867 года железнодорожной жандармерией была образована речная полиция. В этот день Император Александр II утвердил одобренный Государственным Советом проект об устройстве речной полиции в городе Санкт-Петербурге.

В тоже время, функция расследования в компетенцию вышеуказанных органов и их специализированных подразделений первоначально не входила. Устав уголовного судопроизводства 1864 года не предполагал дознание как самостоятельную форму досудебного расследования преступлений. За место дознания органы железнодорожной жандармерии и речной полиции производили неотложные следственные действия до прибытия судебного следователя. Судебный следователь был полномочен по закону производить предварительное следствие, в т.ч. и по противоправным действиям, совершенным на транспорте. Губернские прокуроры и прокуроры окружного суда вели надзор за производством неотложных следственных действий железнодорожной жандармерии и речной полиции.

Интересно, что железнодорожной жандармерией выполнялся ряд функций близких к общенадзорным прокурорским функциям: рассмотрение жалоб граждан, надзор за тем, чтобы железнодорожные рабочие были обеспечены жильем, едой, не обсчитывались подрядчиками при расчетах за выполненные работы и другие.

Особенным этапом в установлении принципа специализации при расследовании преступлений, совершенных на транспорте, является

издание «Высочайше утвержденных правил о порядке действия чинов Корпуса Жандармов по исследованию преступлений», от 19 мая 1871 года [5, с.591]. Правила состояли из трех разделов, которые соответственно регламентировали порядок проведения дознания по общим преступлениям, по государственным преступлениям, и обязанности чинов Жандармских железнодорожных управлений. Нормы Правил в будущем были перенесены в содержание статей 261, 488, 1035. Уставом уголовного судопроизводства 1864 года первоначально органы железнодорожной жандармерии имели право производства дознания только по общеуголовным преступлениям, но не по государственным. Право производства дознаний по государственным преступлениям у них появилось только после первой русской революции. В 1906 году Приказом от 28 июля 1906 года №145 на чинов железнодорожной жандармерии были возложены обязанности производства дознаний о всех преступных действиях политического характера, совершенных в полосе отчуждения железных дорог» [6, с.591-594].

При производстве дознания по общеуголовным преступлениям органы железнодорожной жандармерии и речной полиции пользовались правами общей полиции, урегулированными нормами ст.250-21 Устава 1864 года. Дознание, предусмотренное названными статьями, существенно отличалось от дознания, регламентированного более поздними кодификациями. Так, оно не рассматривалось как самостоятельная форма досудебного расследования преступлений. На основе анализа ст. ст. 250-261 Устава 1864 года можно дать следующее определение дознанию. Это - деятельность уполномоченных на то должностных лиц полиции (их перечень дан в ст.261 Устава), направленная на то, чтобы удостовериться, имело ли место происшествие и заключаются ли в нем признаки преступления или проступка, производимая не процессуальными, оперативно - розыскными средствами (розыск, словесные расспросы и негласное наблюдение) до прибытия судебного следователя и прокурора или его товарища. Дознание преследовало цель пресечения при наличии указанных в законе оснований возможности подозреваемому скрыться от следствия. Заключалось оно в выполнении неотложных следственных действий: осмотров, освидетельствований, обысков, выемок, допросов тяжело больных лиц, которые могут умереть до прибытия следователя. Дознание завершалось передачей результатов либо прокурору или его товарищу, либо судебному следователю с уведомлением о том прокурора или его товарища.

Нельзя не отметить, что принцип специализации расследования на транспорте нашел отражение в самом законе - ст. 261 Устава 1864 года, где был особо выделен порядок действия чинов Жандармских

полицейских управлений железных дорог по исследованию преступлений. «Чины Жандармских Полицейских Управлений железных дорог по отношению к исследованию преступлений и проступков, совершающихся в районе их действий, вполне заменяют общую полицию; посему им предоставляются все ее права и возлагаются на них все ее обязанности» (ст.261 Устава). Отсюда следует, что все положения ст.250-258 Устава применяются и для чинов Жандармского Полицейского Управления железных дорог

Кроме того, закон уже тогда разграничивал, говоря современным языком, сферу действия или иначе - зону обслуживания территориальной полиции и железнодорожной жандармерии. В примечании к ст.261 Устава указано, что «пределы, в коих должны заключаться район действий упомянутых в сей статье Жандармских Полицейских Управлений, определяются по взаимному соглашению министерства Внутренних Дел, Юстиции и Путей Сообщения».

Следует также отметить, что для чинов железнодорожной жандармерии, как и в целом - жандармерии, законом установлено очень тесное взаимодействие при производстве дознаний с лицами прокурорского надзора. В Уставе есть и положения, непосредственно относящиеся к прокурорскому надзору за дознанием, проводимым железнодорожной жандармерией. Так, в ст.26 сказано, что «по делам, подведомственным общим судебным установлениям, прокуроры и их товарищи имеют право, как до начала следствия, так и во время его производства, поручать чинам жандармских полицейских управлений железных дорог производство дознаний и собрание справок по сделанным ими указаниям». При этом, «лица прокурорского надзора могут сношаться с чинами Жандармских Полицейских Управлений железных дорог непосредственно» (ст.261 Устава).

В законе оговорены условия передачи материалов железнодорожной жандармерии общей полиции. Так, «по делам о проступках, подведомственных мировым судебным установлениям, офицеры жандармских полицейских управлений железных дорог могут, по окончании первоначального разыскания о проступке, передать все сведения о нем общей полиции, и в таком случае как обвинения перед мировым судьёй и собирание, по его указанию, дополнительных сведений, так и вообще обязанности по дальнейшему направлению дела, лежащие на полиции, переходят на общую полицию» (ст.261 Устава). С другой стороны, «чины же общей полиции, в случае, если обнаружат в районе действия железнодорожной полиции признаки преступного деяния, а чинов железнодорожной полиции нет налицо, пользуются всеми правами по производству дознаний и не терпящих отлагательства следственных действий, которые предоставлены им настоящим Уставом» (ст.261 Устава).

Как уже было отмечено выше, начиная с 1906 года, чины Жандармских полицейских управлений железных дорог получили право производства дознаний по государственным преступлениям. Порядок производства дознания по этой категории преступлений был установлен ст. 1035, 1035 Устава 1864 года и имел свои весьма характерные отличия от дознания, проводимого общей полицией в порядке ст.250-261 Устава. «Дознания производятся под наблюдением местного Прокурора Окружного Суда или особо назначенного лица прокурорского надзора. Общее руководство производством дознаний принадлежало Прокурору Судебной Палаты» (ст.1035 Устава). «Дознания начинаются офицерами отдельного Корпуса Жандармов и чинами Полиции как по предложению надлежащего лица прокурорского надзора, так и по непосредственному их усмотрению. О приступе к дознанию и о предмете исследования немедленно уведомляется Прокурор Окружного Суда» (ст.1035 Устава).

Дознание по делам о государственных преступлениях отличалось от дознания по общеуголовным преступлениям не только особыми субъектами его производства и более пристальным прокурорским надзором, но и некоторыми изъятиями из общих правил при производстве ряда следственных действий (ст.1035, 1035, ст.1035 Устава).

Характеризуя саму систему прокурорского надзора и надзорные полномочия прокурора, следует отметить, что по Уставу 1864 года она складывалась из двух звеньев: прокуроры окружных судов и губернские прокуроры. Надзор за процессуальной деятельностью жандармских полицейских управлений железных дорог и речной полиции осуществляли именно прокуроры окружного суда. В ведении губернских прокуроров были иные вопросы.

В тоже время, надо признать, что «лица прокурорского надзора» имели весьма обширные полномочия по «наблюдению». В ст.278 Устава сказано, что «Прокуроры предварительных следствий сами не производят, но дают только предложения о том судебным следователям и наблюдают постоянно за производством сих следствий».

Анализ норм Устава уголовного судопроизводства, содержащихся в разделе 2 «О предварительном следствии» (см.ст.249-509) и частично в главе первой раздела 3 «О порядке предания суду» (ст.510-528 Устава) позволяет сделать следующие выводы о полномочиях прокурора по надзору за дознанием, в частности, по делам о преступлениях на транспорте. Полиция обязана была «о всяком происшествии, заключающем в себе признаки преступления или проступка, немедленно и никак не позже суток по получении о том сведения, сообщить об этом судебному следователю и прокурору или его товарищу» (ст.250 Устава). «Произведя дознание, не подлежащее

передаче судебному следователю или мировому судье по принадлежности, полиция представляет прокурору или его товарищу, который или прекращает оное, или распоряжается о его дополнении, либо передает дознание судебному следователю или поручает полиции возбудить преследование виновного перед мировой судьей» (ст.253 Устава). Полиция была обязана уведомить прокурора или его товарища о передаче дознания судебному следователю (ст.255 Устава).

Прокурору предоставлялись также следующие полномочия: давать указания о производстве дознаний как по общеуголовным, так и по государственным преступлениям чинам отдельного корпуса жандармов, в том числе чинам Жандармских Полицейских Управлений железных дорог (ст.261, 261, 1035 Устава); возбуждать дела как походящим до них сведениям, так и по непосредственно ими усмотренным преступлениям или признакам преступных деяний (ст.311 Устава). Закон даже знал отдельный повод «к начатию следствия» - «возбуждение дела прокурором» (ст.297 п.4 Устава). «По производству дознаний о преступных деяниях полицейские чины состоят в непосредственной зависимости от прокуроров и их товарищей» (ст.279 Устава); «лица прокурорского надзора имеют право давать непосредственные поручения чинам сыскных отделений в отношении производства розыскных действий» (примечание к ст.279 Устава). Кроме того, они имеют право присутствовать при всех следственных действиях, не останавливая, однако, хода их действия» (ст.280 Устава), привлечь к ответственности полицейских чинов; смотря по важности упущения и беспорядков, прокурор или только предостерегает данных лиц, или предлагает действия их на рассмотрение суда, при коем он состоит (ст.485- 488 Устава). Прокурор имел право сообщить непосредственному начальству о всяком замеченном упущении или неправильном действии со стороны чинов Жандармских Полицейских Управлений железных дорог Прокурор может, если признает, что виновный неправильно освобожден от взыскания или же подвергнут не соответствующему мере вины его взысканию, представить о том Прокурору Судебной Палаты, который входит по сему предмету в сношение с Начальником Штаба Корпуса Жандармов, в случае же недостаточности распоряжения сего последнего, Прокурор Палаты представляет о сем Министру Юстиции, для дальнейшего соглашения с Министром Внутренних Дел. В случае важных беспорядков и злоупотреблений, прокурорский надзор входит в сношение с начальством виновных о предании их законной ответственности. При разномыслии между прокурором и начальством виновного по предмету таковой ответственности, дело об этом поступало в Правительствующий Сенат (ст.488 Устава). Прокурор разрешал все жалобы на действия полиции (ст.493 Устава) [3, с. 116-349].

В дальнейшем в связи с ростом революционных выступлений развитие законодательства шло по пути усиления чрезвычайных полномочий жандармских управлений и, соответственно, ограничения полномочий прокурора. Знаковыми в этом плане являлись утвержденные 1 сентября 1878 года Александром II «Временные правила, касающиеся ареста, освобождения от задержания и административной высылки лиц, обвиняемых в государственных преступлениях», изданные в разъяснение Высочайшего повеления «Об особых мерах к ограждению общественного спокойствия и безопасности». Жандармам предоставлялось право ареста лиц, подозреваемых в государственных преступлениях, а также лиц, привлекаемых к ответственности за участие в уличных беспорядках или сходках, имеющих политический характер. В документе отмечалось, что «те из арестованных на сем основании лиц, относительно коих будут иметься достаточные данные об их политической неблагонадежности, могут быть подвергаемы административной высылке по соглашению Шефа Жандармов с Министром Внутренних Дел». В примечании указывалось, что эта мера «принимается без участия чинов прокурорского надзора, которым, впрочем, для сведения препровождается копия постановления об арестованном лице».

14 декабря 1905 года вышел Именной Высочайший Указ Николая II Правительствующему Сенату «О правилах чрезвычайной охраны на железных дорогах». Согласно ст.4 Указа, «с принятием чрезвычайных мер, дорога или ее участок поступает в ведение Особого Комитета при управлении дороги, под председательством Начальника (Управляющего) этой дороги, из заведывающего передвижением войск и начальника жандармского полицейского управления». Офицерам жандармских полицейских управлений железной дороги при введении чрезвычайного положения на железной дороге предоставлялись следующие процессуальные полномочия: производить предварительное задержание, но не более двух недель, всех лиц, «внушающих основательное подозрение в совершении преступлений государственных, или нарушающих правильность и непрерывность действия железных дорог или телеграфа, а равно в принадлежности к противозаконным сообществам»; производить «во всякое время обыски во всех без исключения помещениях». Нормы данного Указа вошли в последствии в Устав уголовного судопроизводства 1864 года в виде примечания к ст.363 и ст.420.

Дальнейшие революционные потрясения изменили установленный порядок дознания по делам о преступлениях на транспорте. В результате Февральской революции в марте 1917 года Временное правительство издало постановление о ликвидации корпуса

жандармов, а 10 марта - об упразднении Департамента Полиции. Была провозглашена замена полиции «народной милицией с выборным начальством, подчиненным органам местного самоуправления». Декретом «О суде» №1 от 24 ноября 1917 года были упразднены существовавшие институты судебных следователей и прокурорского надзора.

На основании изложенного можно сделать вывод, что в дореволюционный период вместе с развитием железнодорожного транспорта и речного судоходства в России формируются специализированные организации, являющиеся прообразами нынешних органов внутренних дел на транспорте, в виде жандармских полицейских управлений железных дорог и речной полиции. Моментом создания жандармских полицейских управлений железных дорог считается 27 июня 1861 года, а речной полиции - 27 июня 1867 года, когда Императором Александром Вторым были приняты соответствующие решения.

Жандармская железнодорожная полиция была частью политической полиции, организованной на военный лад и выполняющей функции общей полиции. Данная организация жандармских полицейских управлений железных дорог предусматривала их относительность к участкам железных дорог, наличие зоны оперативного обслуживания. Что положила начало экстерриториальному (линейному) принципу в организации и деятельности ЛОВД на транспорте.

Железнодорожная жандармерия была многофункциональным органом. Первоначально функция расследования в компетенцию вышеуказанных органов не входила. Устав от 1864 года уголовного судопроизводства не предусматривал дознание как самостоятельную форму досудебного расследования преступлений. Органы железнодорожной жандармерии и речной полиции производили неотложные следственные действия вместо дознания до прибытия судебного следователя.

В 1871 году железнодорожной жандармерии добавили функцию производства дознания по общеуголовным преступлениям, с 1906 года - также по государственным преступлениям.

По мере увеличения революционной ситуации в стране увеличивались и процессуальные полномочия железнодорожных жандармских управлений и сокращались надзорные полномочия лиц прокурорского надзора.

После окончания Февральской революции в марте 1917 года были ликвидированы Корпус жандармов и Департамент полиции, а после Октябрьской революции в ноябре 1917 года были упразднены институты судебных следователей и прокурорского надзора Империй.

1.2 Прокурорский надзор на транспорте в советский период.

13 июля 1922 года решением 2-го созыва 3-й сессии КазЦИКа в структуре Народного комиссариата юстиции была создана прокуратура в КазАССР, далее 11 ноября 1937 года принятием Конституции СССР, КазАССР издан приказ о разделении в республике Наркомата юстиции и прокуратуры, которая стала подчиняться непосредственно прокурору СССР [7, с.240].

С развитием прокуратуры увеличивалась необходимость образования специальных прокуратур в связи с ростом преступности специфических направлений. Образование органов транспортных прокуратур и специализированных транспортных судов было предусмотрено едиными нормативными актами. Это - постановления ЦИК и СНК СССР: от 27 ноября 1930 года, утвержденное третьей сессией ЦИК СССР пятого созыва 10 января 1931 года «О железнодорожных линейных судах» и - от 7 июня 1934 года «Об организации водных транспортных судов и водной транспортной прокуратуры» [8, с.3].

В своей деятельности специализированные транспортные прокуратуры были тесно связаны со специализированными транспортными линейными и водными судами. Следователи специализированных транспортных прокуратур расследовали уголовные дела о преступлениях на транспорте, которые далее направлялись на рассмотрение линейных и водных судов. Транспортные прокуроры и их помощники поддерживали государственное обвинение в специализированных транспортных судах и осуществляли надзор за законностью судебных решений.

Данный приказ послужил организационно-правовой основой создания на всех дорогах страны транспортной милиции. Позже отделения милиции были сформированы в портах и на пристанях. Органы железнодорожной и водной милиции были, как и транспортная прокуратура организационно построены по линейному (экстерриториальному) признаку.

Органы транспортной милиции в то время времени осуществляли процессуальную деятельность в соответствии УПК РСФСР 1923 года только в форме дознания. Основной надзор за дознанием осуществляли территориальные прокуратуры [9].

Постановлением ВЦИК от 16 октября 1924 года «О дополнениях и изменениях УПК РСФСР» за прокурором остался только общий надзор за действиями органов дознания, а надзор за производством дознания по каждому отдельному делу, в том числе и дознания по делам о преступлениях на транспорте перешел к следователю, в участке которого состоит данный орган дознания. Следователь получал право знакомиться любыми материалами дознания в любой момент и по

каждому делу давать указания органам дознания и предлагать им провести те или иные действия, то есть полномочия прокуроров перешли к следователям.

К надзору за дознанием по делам о преступлениях на транспорте имели отношение изменения в УПК РСФСР, они были внесены постановлением ВЦИК и СНК РСФСР от 20 октября 1929 года, утвержденным 2-ой сессией ВЦИК 14 созыва 25 ноября 1929 года [9].

С истечением времени надзорные полномочия прокурора в досудебных стадиях уголовного процесса, в том числе и по делам о преступлениях на транспорте, были усилены. С 1930 по 1950 годы законодательство изобилует чрезвычайными нормами, упрощенными и сокращенными процессуальными процедурами, а практика массовыми нарушениями законности. Появление этой «чрезвычайщины» было обусловлено факторами: Великая Отечественная война, условия военного и послевоенного времени, и воплощение в жизнь установок партии об усилении классовой борьбы по мере построения социализма и тому подобные. И так, расследование уголовных дел, подсудных железнодорожным линейным судам, производилось следователями транспортной прокуратуры в кратчайшие сроки - не позднее 10 дней. Немедленно и, во всяком случае, не позднее 5 дней по окончании расследования, каждое дело должно быть заслушано в судебном заседании железнодорожного линейного суда.

Рассматриваемый период характеризуется также интеграционными процессами, укреплением и объединением систем транспортных прокуратур железных дорог и водной прокуратуры. Так этот период транспортная прокуратура прошла путь от отдела по транспортным делам при Прокуратуре Верховного Суда СССР до Главной транспортной прокуратуры в составе Прокуратуры СССР. Особенной вехой на этом пути было соединение, согласно Указа Президиума Верховного Совета СССР от 24 июня 1953 года, прокуратур железнодорожного и водного транспорта в единую транспортную прокуратуру [10, с.55].

Необходимо учесть высокий уровень правовой регламентации вопросов организации деятельности транспортных прокуратур в рассматриваемый период. По данным вопросам решения принимались высшими законодательными органами союза: сначала ЦИК СССР, а потом - Президиумом Верховного Совета СССР, то есть носили силу закона. Оттуда видно, что государство придавало исключительно важную роль системе транспортных прокуратур. В числе их функций - надзор в досудебных стадиях уголовного процесса по делам о преступлениях на транспорте.

12 февраля 1957 года был принят Закон СССР «Об упразднении транспортных судов», [10, с.55] - "ввиду значительного сокращения

количества преступлений, нарушающих нормальную работу железнодорожного и водного транспорта, дела, которые подсудны транспортным судам, а также в целях расширения прав судебных органов союзных республик». За ликвидацией транспортных судов в последующем последовала и ликвидация транспортных прокуратур. Причем, в Указе Президиума Верховного Совета СССР от 3 марта 1960 года «Об упразднении транспортных прокуратур» мотивация принятого решения отсутствовала.

Закон предусматривал, что при необходимости по решению Генерального Прокурора СССР могут создаваться на железнодорожном и водном транспорте самостоятельные прокуратуры на правах прокуратур района с подчинением соответствующим территориальным прокуратурам. Что означало, во - первых, регулирование вопросов создания транспортных прокуратур не на уровне закона, а - подзаконного акта, и во-вторых, упразднение централизованной системы транспортных прокуратур, основанной на экстерриториальном принципе: транспортные прокуратуры в случае создания подчинялись бы территориальным. Указ подвел черту под первым периодом 30-летнего функционирования транспортных прокуратур. Они были воссозданы только спустя 20 лет.

Приказом Генерального прокурора СССР от 28 февраля 1977 года за № 9 «Об организации работы транспортных прокуратур» было предусмотрено создание сети транспортных прокуратур на правах прокуратур районных с подчинением соответствующим территориальным прокуратурам, то есть не по экстерриториальному (линейному), а по территориальному принципу. Между тем, органы железнодорожной и водной милиции, а с начало 1971 года – и подразделения милиции на воздушном транспорте, - были организованы и действовали по линейному принципу.

Приказом Генерального прокурора СССР № 9 от 28 февраля 1977 года на транспортные прокуратуры на правах районных были возложены функции надзора за соблюдением законности при производстве дознания и досудебного следствия органов внутренних дел на транспорте. В согласно УПК РСФСР, с 1963 года, надзор осуществлялся также за процессуальной деятельностью в форме досудебного следствия, исполнявшиеся следователями прокуратуры и органами охраны общественного правопорядка. Таким образом было положено начало милицейскому следствию. С 1965 года была введена процессуальная фигура начальника следственного отдела, наделенного ст. 127-1 УПК РСФСР 1960 года рядом процессуальных полномочий. Начальники следственных отделов работали и в органах внутренних дел на транспорте. Их задачей было осуществление ведомственного контроля за расследованием преступлений, совершенных на

транспорте. Прокуроры должны были проверять исполнение ими возложенных на них обязанностей по данному контролю.

Компетенция прокуроров на транспорте была расширена за счет создания подразделений органов внутренних дел на воздушном транспорте. Так, 2 июля 1971 года издан приказ МВД СССР о создании милиции и следственных органов на воздушном транспорте, на которые согласно с Указом Президиума Верховного Совета СССР от 19 марта 1971 года возложены задачи по охране пассажирских самолетов, совершающих рейсы на внутренних линиях СССР. Для недопущения воздушного бандитизма, обеспечения безопасности пассажиров и экипажей воздушных судов гражданской авиации, Совет Министров СССР своим распоряжением от 3 ноября 1970 года обязал органы внутренних дел сопровождению самолетов, выполняющих рейсы на внутрисоюзных линиях. К их обязанностям относилась также и борьба с преступностью, предотвращение и раскрытие преступных посягательств на жизнь, здоровье и достоинство личности граждан, на государственное имущество и собственность граждан, выявлению хищений и других злоупотреблений в службах предприятий гражданской авиации, в системе торговли и питания, в строительных организациях, борьба со взяточничеством (коррупцией), спекуляцией, фальшивомонетничеством.

Одна из функций органов внутренних дел на воздушном транспорте - производство досудебного расследования по делам о соответствующих преступлениях. Транспортные прокуроры имели право при осуществлении надзора за этим расследованием всеми полномочиями, предоставленными ст. ст. 18-20 Положения о прокурорском надзоре в СССР от 24 мая 1955 года, которые перенесены законодателем в УПК РСФСР 1960 года (ст.211) [11].

Принятие согласно со ст. 168 Конституции СССР 1977 года первого в истории отечественной прокуратуры закона о прокуратуре - Закона СССР «О прокуратуре СССР» от 30 ноября 1979 года в конечном итоге привело к созданию централизованной системы транспортных прокуратур, построенной по экстерриториальному принципу [12, с.63]. Главным из основных функций транспортных прокуратур стал надзор за расследованием преступлений, совершенных на транспорте. Так, в ст.12 Закона была закреплена система органов прокуратуры СССР, куда вошли специализированные: транспортные и другие прокуратуры, приравненные к прокуратурам областей, районным и городским прокуратурам. Во исполнении закона Генеральный Прокурор СССР издал приказ № 16 от 5 ноября 1980 года «Об организации работы транспортных прокуратур». Пунктом 2 приказа установлено, что транспортные прокуратуры, действующие на правах областных, подчиняются по месту их расположения прокурорам

соответствующих союзных республик и осуществляют руководство и контроль за работой подчиненных им транспортных прокуратур, действующих на правах районных и городских.

С 5 ноября 1980 года Законом «О прокуратуре СССР» в Казахстане сформированы Целинная транспортная прокуратура, Алма-Атинская транспортная прокуратура и Западно-Казахстанская транспортная прокуратура.

Выводы.

В советский период отечественной истории принцип специализации в деятельности органов прокуратуры получил наивысшее развитие и воплощение в создании системы транспортных прокуратур, построенных по экстерриториальному принципу.

В феврале 1919 г. были организованы сначала железнодорожная рабоче-крестьянская милиция, а затем в апреле 1919 г. - речная рабоче-крестьянская милиция. Первоначально они были организованы по территориальному принципу. На них были возложены обязанности по осуществлению процессуальной деятельности в форме дознания по уголовным преступлениям и проступкам и содействие исполнению судебных приговоров.

Просуществовали они до декабря 1921 г. Поскольку в этот период (1919-1921 г.г.) институт прокурорского надзора в стране был отменен, то надзор за процессуальной деятельностью в форме дознания этих органов осуществлял не прокурор, а суд.

В 1931 г. в стране были созданы транспортные прокуратуры железных дорог, в 1934 г. - Водная транспортная прокуратура.

Восстановлены органы внутренних дел на транспорте были в 1937 г. Сначала была воссоздана система железнодорожной милиции, а затем и водной. Но при этом органы транспортной милиции были построены уже не по территориальному, а по линейному принципу.

Органы транспортной милиции в тот период времени осуществляли процессуальную деятельность, согласно УПК РСФСР 1923 г., только в форме дознания.

Характерными особенностями прокурорского надзора за расследованием преступлений на транспорте в 1930-1950-е годы являлись ограничение сферы прокурорского надзора за счет увеличения полномочий органов дознания и следствия, упрощенные и сокращенные процедуры расследования и рассмотрения дел в судах, особенно по уголовным делам о преступлениях на транспорте.

В 1953 г. прокуратуры железнодорожного и водного транспорта были объединены в единую Главную транспортную прокуратуру в составе Прокуратуры СССР.

В 1957 г. были упразднены сначала транспортные суды, а в 1960 г. - транспортные прокуратуры. Система транспортных

прокуратура была воссоздана только через 20 лет. Сначала в 1977 г. были воссозданы транспортные прокуратуры на правах районных, а в 1980 г. - и на правах областных. Система транспортных прокуратур по-прежнему действовала по экстерриториальному (линейному) принципу.

В указанный период росла, развивалась и крепла система ОВД на транспорте, сюда вошли также ОВД на воздушном виде транспорта (в 1971 г.). Процессуальная деятельность ОВД на транспорте, согласно УПК РСФСР 1960 года, стала осуществляться не только в форме дознания, но и в форме досудебного следствия.

Транспортные прокуроры имели в этот период (1980-1991 г.) самые широкие за всю историю властные полномочия по осуществлению надзора за расследованием преступлений на транспорте.

1.3 Прокурорский надзор за законностью досудебного расследования на транспорте в современный период.

Постановлением Верховного Совета Республики Казахстан от 17 января 1992 года введен Закон "О прокуратуре Республики Казахстан", в соответствии с которым прокуратура стала органом высшего надзора за исполнением законов, подотчетным Верховному Совету.

Указом Президента Республики Казахстан от 21 декабря 1995 года в статье 83 Конституции провозглашены основные положения о прокуратуре как единой централизованной самостоятельной системе.

Главная транспортная прокуратура образована в соответствии с Указом Президента Республики Казахстан от 17 августа 2010 года № 1039 «О мерах по повышению эффективности правоохранительной деятельности и судебной системы в Республике Казахстан» и приказом Генерального Прокурора Республики Казахстан №241/6 от 1 ноября 2010 года путем реорганизации и слияния государственных учреждений «Юго-Восточная региональная транспортная прокуратура», «Западная региональная транспортная прокуратура», «Центральная региональная транспортная прокуратура» [14, с.8].

Приказом Генерального Прокурора Республики Казахстан № 304/6 от 8 ноября 2010 года утверждено Положение о Государственном учреждении «Главная транспортная прокуратура» [14, с.8].

Органы Главной транспортной прокуратуры - неотъемлемая часть системы органов прокуратуры Республики Казахстан, призванной на основе статьи 83 Конституции Республики Казахстан (далее - Конституция) осуществлять высший надзор за точным и единообразным применением законов, указов Президента Республики Казахстан и иных нормативных правовых актов на территории Республики, за законностью оперативно-розыскной деятельности,

дознания и следствия, административного и исполнительного производства, принимать меры по выявлению и устранению любых нарушений законности, а также опротестовывать правовые акты, противоречащие Конституции и законам Республики, представлять интересы государства в суде, а также в случаях, порядке и в пределах, установленных законом, осуществлять уголовное преследование.

Основными целями деятельности органов Главной транспортной прокуратуры являются неукоснительное исполнение поручений, данных Главой государства и Генеральным Прокурором, и решение задач, вытекающих из Конституции, Закона «О прокуратуре» и других нормативных правовых актов. Деятельность ГТП организуется в тесном взаимодействии с Генеральной прокуратурой, территориальными прокуратурами, Главной военной прокуратурой, Комитетом по правовой статистике и специальным учётам, Академией правоохранительных органов при Генеральной прокуратуре Республики Казахстан и другими ведомствами.

В структуру ГТП вошли 6 управлений, 1 отдел, 4 группы и 24 района.

На поднадзорной ГТП территории 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 [15, с.119].

Основной задачей ГТП является надзор за точным и единообразным применением законодательства о транспорте (железнодорожном, автомобильном, морском, внутреннем водном, воздушном, городском электрическом, в том числе метрополитене, а также магистральном, трубопроводном) центральными и местными органами государственной власти и управления, хозяйствующими субъектами независимо от форм собственности в целях обеспечения:

соответствия издаваемых центральными и местными органами государственной власти и управления нормативных и иных правовых актов Конституции, законам и актам Президента Республики Казахстан;

соблюдения законных прав и свобод физических и юридических лиц, интересов государства в транспортной сфере;

защиты интересов государства и национальной безопасности, в том числе исключение фактов терроризма, провоза наркотических средств, незаконной миграции и т.д.;

безопасной эксплуатации объектов на всех видах транспорта и транспортной инфраструктуры;

авиационной безопасности, безопасности полетов, в том числе в космической деятельности;

защиты прав потребителей транспортных услуг;

экологической защищенности окружающей среды от деятельности всех видов транспорта, в том числе при перевозке опасных видов груза;

сохранности перевозимых стратегически важных грузов;

соблюдения законных прав и свобод человека и гражданина правоохранительными органами при осуществлении оперативно-розыскной деятельности, дознания, предварительного следствия;

представительство интересов государства в суде, а также законности исполнительного производства;

законности при производстве по делам об административных правонарушениях на транспорте;

координации деятельности правоохранительных органов по борьбе с преступностью и правонарушениями на транспорте.

ГТП, в соответствии с возложенными на неё задачами, осуществляет следующие функции [14, с.8-9]:

рассмотрение обращений физических и юридических лиц на решения и действия центральных органов государственной власти и управления, других республиканских и действующих на территории Казахстана международных, иностранных организаций и их должностных лиц в транспортной сфере, на решения районных транспортных прокуроров;

проведение в установленном порядке проверок применения законодательства центральными и местными органами государственной власти и управления, хозяйствующими субъектами независимо от форм собственности, осуществляющими строительство и эксплуатацию объектов транспортной инфраструктуры;

надзор за законностью в уголовном процессе;

уголовное преследование в порядке и пределах, установленных законодательством;

надзор за законностью оперативно-розыскной деятельности;

надзор за законностью судебных актов по гражданским и административным делам, а также исполнение производства в пределах компетенции, установленной Генеральным прокурором;

надзор за соблюдением прав и свобод, задержанных и лиц, заключенных под стражу органами уголовного преследования на транспорте, содержащихся в изоляторах временного содержания;

подготовка и внесение актов прокурорского надзора в соответствии с порядком, установленных законодательством;

руководство, координация и контроль за организацией прокурорского надзора в нижестоящих транспортных прокуратурах, за исполнением приказов Генерального Прокурора;

проведение работы по распространению положительного опыта работы прокуроров, по внедрению современных методов организации надзора, по повышению квалификации сотрудников органов транспортной прокуратуры путем обучения, стажировки, оказания методической и практической помощи;

проведение анализа состояния законности в транспортной сфере.

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.

В деятельности транспортных прокуроров по борьбе с нарушениями законности и преступностью важное значение имеют тесная координация и взаимодействие с территориальными прокурорами и органами внутренних дел на транспорте.

Одним из приоритетных направлений в деятельности транспортных прокуратур является надзор за применением законодательства в деятельности гражданской авиации, где в настоящее время сложилось самое нелегкое положение из всех трех видов транспорта. Эти проблемы возникли, в первую очередь, из-за непродуманности структурных преобразований ранее слаженного комплекса предприятий гражданской авиации, а ныне раздробленного на множество самостоятельных хозяйственных субъектов, а также тяжелого финансового положения отдельных авиакомпаний. Сокращение расходов на ремонтные работы и старение самолетного парка страны отрицательно влияет на обеспечение безопасности полетов, что требует усиления прокурорского надзора.

Сложное положение и на водном транспорте. Протяженность судоходных водных путей составляет более 4 тысяч км; по данным специалистов большинство судов морально и физически устарело. Флот, насчитывающий около 1000 единиц, находится в технически неудовлетворительном состоянии, при этом значительное количество речных и морских судов запрещены для эксплуатации. Поэтому задачей транспортных прокуроров является обеспечение надзора за соблюдением законодательства, регулирующего деятельность речного и морского транспорта, за применением всего комплекса предусмотренных законом мер по предупреждению и запрещению использования судов, не отвечающих техническим требованиям.

По-прежнему остается актуальным надзор за соблюдением законодательства, направленного на обеспечение сохранности перевозимых грузов. По существующим положениям на транспорте железнодорожные накладные, дорожные ведомости, отправительские документы сопровождают груз от станции отправления до станции назначения. Одним из способов хищения груза являются умышленное разъединение документов с грузом лицами, ответственными за его сохранность. При перевозке грузов, кроме хищений и разъединений их от документов, имеют место факты недостачи мест и веса, течи нефтепродуктов, ненадлежащей охраны и сопровождения грузов, неудовлетворительного технического состояния подвижного состава. Работниками станций зачастую нарушается порядок приема грузов, технических условий их погрузки и крепления. Руководителями станций зачастую не принимаются меры к устранению условий совершения хищений грузов. Кроме того, имеются факты, когда работники военизированной службы охраны грузов сами совершают кражи.

Сопутствующими условиями создавшейся ситуации являются низкий профессиональный уровень работников, отсутствие надлежащего контроля со стороны ответственных должностных лиц, недостаточность технического оснащения работ по осмотру, ремонту подвижного состава, отсутствие достаточного финансирования подразделений железнодорожного транспорта.

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.

В этом плане осуществление надзорных функций за предварительным следствием по делам о нарушениях правил безопасности движения и эксплуатации транспорта не отличается от похожей деятельности по другим категориям дел, и прокурор использует такие же приемы и методы надзора. Следует учесть, что в соответствии с Уголовным кодексом РК (ст. 295) под транспортом имеется виду все виды железнодорожных, морских, речных и воздушных транспортных средств, в т. ч. морские и речные маломерные суда.

Отличительной чертой крушений, аварий и катастроф на железнодорожном, водном и воздушном транспорте это многообразие их видов как в отношении нарушений правил безопасности движения, полетов и судоходства, так и их последствий.

Важным обстоятельством, подлежащим выяснению по всем делам, является вид нарушения безопасности движения, полетов и

морского и водного судоходства. 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.

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.

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).

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.

Используя право ознакомления с ходом и материалами служебного расследования, прокурору 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.

В ходе служебного расследования изымаются документы и другие доказательства, которые могут иметь значение для установления причин аварии. В этой связи прокурор должен проследить, все документы и предметы, которые впоследствии могут быть использованы в качестве доказательств, чтобы они были собраны, сохранены и переданы следователю.

Значительный материальный ущерб, причиняемый в результате крушений, аварий и катастроф, имеет сложный состав и включает в себя сумму ущерба, нанесенного подвижному составу, воздушному судну, 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.

Важное значение в правильном и полном проведенном расследовании имеет точное и обоснованное указание на все пункты специальных правил, обеспечивающих безопасность движения в пути, судоходства и полетов.

Дела о нарушениях правил движения относятся к категории сложных. Именно поэтому прокурору, даже хорошо знающему материалы уголовного дела, на этой стадии 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, прокурор в соответствии с УПК проверяет 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.

В целом при осуществлении прокурорского надзора, кроме законодательных актов, касающихся деятельности правоохранительных актов, необходимо использовать основные законы и подзаконные акты, регулирующие правоотношения на железнодорожном, водном, воздушном и трубопроводном транспорте, а также в организациях, осуществляющих строительство и эксплуатацию объектов транспортной инфраструктуры.

Создание специализированных органов прокуратуры обоснованно объективной необходимостью осуществления прокурорской деятельности в определенных сферах правовых отношений, характеризующихся такой спецификой, которая не может быть надлежащим образом обеспечена территориальными органами прокуратуры. Специализированные органы прокуратуры имеют важную роль в решении задач обеспечения законности и правопорядка в

специфических сферах, имеющих особую важность для страны и где при осуществлении прокурорского надзора требуется определенный специфичный подход.

Транспортная прокуратура не только осуществляет надзор за законностью за деятельностью государственных, местных представительных и исполнительных органов, но и ведет надзор за законностью принимаемых ими актов и решений при реализации полномочий в отношении объектов транспорта и транспортной инфраструктуры.

Учитывая тенденцию скорости развития технологий и транспортной инфраструктуры, надзор за безопасностью на транспорте является одним из главных задач прокуратуры. Для которого важную роль играет квалифицированность сотрудников прокуратуры и других правоохранительных органов при выполнении задач и созданий соответствующих условий.

Мы полагаем что, необходимо разрабатывать новые методы надзора, особенно в специализированных прокуратурах.

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 развитых стран и изучить их методы работы в данной сфере.

Глава 2. Проблемы прокурорского надзора за законностью досудебного расследования преступлений, совершенных на транспорте.

2.1 Организация прокурорского надзора за уголовно-процессуальной деятельностью.

В соответствии с «Инструкцией по организации надзора за законностью уголовного преследования» Главная транспортная прокуратура осуществляет надзор за законностью досудебного расследования по делам об уголовных правонарушениях, совершенных на объектах железнодорожного, водного, воздушного транспорта, метрополитена, а также связанных с авариями на объектах трубопроводного транспорта и в учреждениях, предприятиях и организациях данных отраслей [37].

Основной задачей надзора за законностью уголовного преследования является обеспечение законности. Приоритетными направлениями надзора являются [38]:

Первое - соблюдение конституционных прав и свобод человека в уголовном процессе;

Второе - качественное и своевременное рассмотрение обращений участников уголовного процесса;

Третье - обеспечение прав участников уголовного процесса на возмещение ущерба, причиненного уголовными правонарушениями.

Организация работы в органах прокуратуры представляет собой комплекс взаимосвязанных между собой действий, направленных на оптимизацию функционирования прокурорской системы по реализации целей и задач прокуратуры.

Учитывая, что достижение целей и выполнение задач прокуратуры обеспечивается такими конкретными видами деятельности как прокурорский надзор, уголовное преследование, координация деятельности правоохранительных органов по борьбе с преступностью и другими, то организация работы включает в себя в первую очередь организацию осуществления основных направлений деятельности прокуратуры, перечисленных в Законе «О прокуратуре». Кроме того, в прокуратуре должна быть организована работа внутри системы (внутрифункциональная деятельность), а также деятельность по вспомогательному обеспечению прокурорской системы.

Результативность деятельности прокуратуры во многом зависит от наличия благоприятных условий для выполнения им служебных обязанностей. Это выражается прежде всего в материальной, моральной и иной заинтересованности прокуроров и следователей в повышении эффективности своего труда, ответственности за

порученное дело. К числу обстоятельств, стимулирующих деятельность прокурорских работников, обычно относят: понимание важности и уверенность в значимости тех функций, которые выполняют в государстве органы прокуратуры, справедливое материальное и социальное обеспечение, признание профессионализма и компетентности как основание для продвижения по службе, наличие надлежащего микроклимата в коллективе и хорошего руководителя.

Правильная организация работы и целенаправленное управление в своем единстве обеспечивают слаженность и ритмичность функционирования всей прокурорской системы (как единого организма, так и отдельных частей), направляют деятельность прокурорских работников на выполнение стоящих перед ними практических задач. Таким образом, под организацией мы понимаем упорядочение, приведение чего-либо в порядок, установление необходимых соотношений и взаимосвязи между элементами целого.

Организация прокурорского надзора за уголовно-процессуальной деятельностью представляет собой процесс управления и регулирования организационных отношений в органах прокуратуры, осуществляющих прокурорский надзор в уголовном процессе.

Очень важно понимать, что осуществление прокурорского надзора в уголовном процессе имеет большое значение на любой из его стадий. Поэтому прокурором решается комплексный ряд задач на каждой из стадий уголовного процесса.

Так, прокурор должен проверить законности начала досудебного расследования в течение 24 часов с момента регистрации в ЕРДР [38].

Устранение нарушений прокурором обеспечивается незамедлительно, но не позднее чем в 3-х суточный срок с момента их выявления.

Если сведения об обстоятельствах преступления являются конфиденциальными в связи проведением НСД, по сообщению надзирающего прокурора проверка законности начала досудебного расследования проводится прокурором, уполномоченным осуществлять проверку законности проведения оперативно-розыскной и контрразведывательной деятельности, специальных оперативно-розыскных мероприятий и НСД (далее – уполномоченный прокурор).

По всем уголовным делам заводятся надзорные производства, в которых в обязательном порядке содержатся копии процессуальных документов, в том числе судебные акты, а также переписка по обращениям, связанным с расследуемым уголовным делом. В случае соединения нескольких уголовных дел в одно производство, также соединяются надзорные производства. Полнота надзорного производства обеспечивается надзирающим прокурором.

По делам, расследуемым в электронном формате ведение

надзорного производства не требуется.

Проверка состояния учетно-регистрационной дисциплины осуществляют надзирающие прокуроры и сотрудники КПСиСУ и его территориальных подразделений. При необходимости проводятся совместные проверки.

По выявленным нарушениям требований учетно-регистрационной дисциплины надзирающие прокуроры принимают меры, предусмотренные статьей 193 УПК РК.

Так, прокурор, осуществляя надзор за законностью досудебного расследования в случае установлений нарушений уголовно-процессуального законодательства имеет право: отменяет незаконные постановления следователя, дознавателя, органа дознания, а также постановления и указания начальников следственного отдела и органа дознания, нижестоящего прокурора;

возвращает уголовное дело для производства дополнительного расследования либо прекращает досудебное расследование в полном объеме или в отношении конкретных лиц;

изымает дела у органа, осуществляющего досудебное расследование, и передает другому органу досудебного расследования в соответствии с установленной настоящим Кодексом подследственностью;

в исключительных случаях, связанных с необходимостью обеспечения объективности и достаточности расследования, по письменному ходатайству органа уголовного преследования либо участника уголовного процесса передает дела от одного органа другому, либо принимает в свое производство и расследует их независимо от установленной настоящим Кодексом подследственности.

Прокуроры обеспечивают своевременные проверки законности привлечения человека к уголовной ответственности, в том числе процессуального задержания, вынесения постановлений о признании подозреваемым, квалификации деяния подозреваемого, избрания меры пресечения, заключения процессуальных соглашений, утверждения протокола об уголовном проступке, постановления о применении приказного производства, обвинительного акта.

Нарушение органами досудебного расследования сроков представления материалов прокурорам не является основанием для отказа в рассмотрении и возврата их органу уголовного преследования.

Если у прокурора имеются сомнения в законности постановления о возбуждении ходатайства о санкционировании следственных действий, согласно части второй статьи 56 УПК следственному судье направляется ходатайство о проведении судебного заседания с участием соответствующих лиц и прокурора.

В ходе надзора за законностью следственных действий прокурор

вправе:

1. Требовать своевременного направления прокурору уведомления о каждом случае производства без судебного решения осмотра жилища при отсутствии согласия проживающих в нем лиц, обыска и выемки в жилище, личного обыска, наложения ареста на имущество, а также материалов по результатам их производства для правовой оценки. При этом учитывать, что указанные следственные действия производятся без судебного решения лишь в том случае, если промедление может повлечь за собой утрату следов преступления и других доказательств, позволит скрыться лицам, его совершившим, негативно повлияет на возмещение причиненного преступлением ущерба.

2. При необходимости предлагать руководителям следственных органов представлять уголовные дела для изучения.

Кроме того, у прокурора имеются полномочия о передаче уголовного дела от одного органа предварительного расследования другому, которые применяются с целью обеспечения объективного, полного и качественного производства предварительного следствия, а также с учетом общественной значимости расследуемого уголовного дела.

В ходе предварительного расследования прокурор не должен допускать необоснованного направления адресованных прокурору жалоб на действия (бездействие) и решения следователей и руководителей следственных органов для разрешения в следственные органы.

По результатам рассмотрения жалобы прокурор выносит постановление о полном либо частичном ее удовлетворении или об отказе в удовлетворении, о чем уведомляют заявителя. Без утверждения обвинительного заключения прокурором материалы предварительного следствия рассматриваться в суде не могут.

В случае несогласия с принятым решением органа досудебного расследования руководитель прокуратуры выносит постановление о его отмене.

По уголовному делу, решение по которому отменено вышестоящей прокуратурой, полноту и качество исполнения указаний вышестоящей прокуратуры обеспечивает надзирающий прокурор. О принятом по результатам дополнительного расследования процессуальном решении в течение 3-х суток с момента его принятия информируется вышестоящий прокурор, подписавший постановление об отмене.

Письменное указание содержит требование о проведении конкретных следственных, в том числе негласных, и иных действий, необходимых и достаточных для принятия процессуального решения, а также направленных на устранение выявленных недостатков по делу. В

целях контроля исполнения указаний прокурора устанавливаются конкретные сроки их выполнения.

Указания о проведении конкретных гласных и негласных следственных действий (с соблюдением конфиденциальности) могут излагаться также в постановлениях об отмене и других постановлениях, направленных на устранение нарушений законности.

Возвращение уголовного дела для дополнительного расследования прокурором производится во всех случаях, когда необходимо производство следственных действий по собиранию доказательств. Возвращение уголовного дела органу расследования имеет место и в тех случаях, когда прокурор считает, что должно быть предъявлено более тяжкое обвинение, или он не согласен с соединением или разделением уголовных дел, или полагает, что другим способом существенно нарушены, стеснены права и законные интересы участников процесса.

Как правило, законченное расследованием уголовное дело для утверждения обвинительного заключения или обвинительного акта поступает к тому же заместителю прокурора, который и осуществлял надзор за ходом расследования. Так что, при надлежащей работе в период предварительного следствия у прокурора не должно возникнуть особых проблем. Вместе с тем надо отметить, что многие моменты предварительного расследования не попадают в поле зрения прокурора, поэтому даже хорошо знакомое дело нужно внимательно изучить.

Прокурор рассматривает поступившее от следователя уголовное дело с обвинительным заключением и в течение пяти суток принимает по нему одно из следующих решений:

По результатам изучения материалов уголовного дела прокурор производит одно из следующих действий:

- 1) утверждает обвинительный акт;
- 2) составляет новый обвинительный акт;
- 3) направляет уголовное дело лицу, осуществляющему досудебное расследование, для производства дополнительного расследования;
- 4) прекращает уголовное дело в полном объеме или в его части по основаниям, предусмотренным статьями 35 и 36 настоящего Кодекса;
- 5) по своему усмотрению или ходатайству стороны защиты решает вопрос о заключении процессуального соглашения;
- 6) дополняет или сокращает список лиц, подлежащих вызову в суд, за исключением списка свидетелей защиты.

Действия, предусмотренные частью первой статьи 302 УПК РК, прокурор осуществляет в течение:

- 1) трех суток – по уголовным делам, оконченным в ускоренном досудебном расследовании;

2) десяти суток – по уголовным делам, расследованным в общем порядке.

Прокурор обязан изменить меру пресечения в случае, если предельный срок содержания обвиняемого истек, а материалы уголовного дела не были предъявлены, как того требует закон, обвиняемому и его защитнику.

Повторное ознакомление обвиняемого и его защитника с материалами дела осуществляется в том случае, если производились дополнительные следственные действия, составление же нового обвинительного заключения к таковым не относится.

Подводя итог можно сказать, что под прокурорским надзором за исполнением законов органами дознания и предварительного следствия понимается урегулированная нормами права деятельность уполномоченных прокуроров в досудебных стадиях уголовного процесса, направленная на обеспечение законности при осуществлении уголовного преследования. Прокурорский надзор за соблюдением законности в данном случае решает две задачи. С одной стороны, он служит средством обеспечения верховенства Конституции РК и защиты прав и свобод граждан, а с другой – осуществляет надзор за правильным соблюдением закона, позволяет эффективно проводить уголовное преследование, так как в случае нарушения предусмотренных уголовно-процессуальным законодательством правил проведения следственных действий, полученные сведения не будут иметь доказательственного значения.

В качестве источников аналитической деятельности прокурора могут быть использованы отчеты о следственной работе ОВД на транспорте, отчеты о работе прокурора по транспорту, разнообразная статистическая отчетность транспортных органов.

Количественные и качественные показатели отдельных видов преступлений, характерных для транспорта нужно анализировать на фоне общего состояния преступности на транспорте, преступности в отдельности по каждому транспортному региону.

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.

Это связано, по нашему мнению, с действием ряда факторов. К примеру, не владения следователями и дознавателями специальных знаний о специфике транспорта.

2.2 Анализ состояния досудебного расследования преступлений, совершенных на транспорте как аналитической деятельности по организации надзора за законностью досудебной стадии уголовного процесса на транспорте.

Организация надзора за досудебным расследованием преступлений, совершенных на транспорте основывается на аналитической работе прокурора, которая важна, прежде всего, для планирования надзора, выбора его приоритетных направлений, объектов, на которых следует провести проверку.

Прокурором анализируется состояние преступности, самого расследования, а также прокурорского надзора за этим расследованием. Для этого используются статистическая отчетность, материалы проверок, уголовных дел, административных производств и другие источники информации.

Из статистической отчетности используется не только уголовная статистика, но и "Отчет о работе прокурора", который составляется отдельно "по транспорту", т.е. о работе всех 24 транспортных прокуроров. Должна использоваться и статистическая отчетность транспортных органов: о нарушениях правил безопасности движения и эксплуатации транспорта, повреждениях транспортных средств, путей сообщения, не сохранности грузов (количество нарушений по их различным видам, в т.ч. хищениям, размер ущерба и пр.), об экологических правонарушениях на транспорте и др. На транспорте имеются книги (альбомы) форм статистической и оперативной отчетности, которые составляются отдельно по каждому виду транспорта. Из этих книг прокурор может выбрать те формы, с которыми считает необходимым ознакомиться. Имеется специальная статистическая отчетность, отражающая данные об административных правонарушениях на транспорте и административно-юрисдикционной деятельности транспортных органов, с которой также обязательно нужно ознакомиться прокурору, поскольку административные правонарушения нередко перерастают в уголовные, являются обстоятельствами, способствующими преступлениям.

При анализе состояния преступности на транспорте прокурор должен 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.

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.).

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.

В настоящее время у прокуроров есть серьезные проблемы с анализом состояния экономической преступности на транспорте. В основном, приходится ограничиваться данными уголовной статистики. Между тем, есть ведомственная статистика, которая содержит

показатели, характеризующие, например, сохранность грузов, в т.ч. недоставку грузов до получателя, данные о разъединении грузов от документов, за которыми нередко стоят хищения, и т.д. Проводятся анализы коммерческой работы на транспорте, в которых есть сведения о посягательствах на грузы и других нарушениях, направленных против чужого имущества. Для анализа состояния преступности важны также материалы коллегий, совещаний по вопросам не сохранности грузов, хищений, других экономических преступлений, совершенных на транспорте. Транспортные организации считают выявление правонарушений своим "внутренним делом", отказывают прокурорам в предоставлении соответствующей информации. Конечно, это связано, в основном, с правонарушениями со стороны руководства этих организаций, прежде всего в отношении государственной собственности, с неуплатой налогов, нарушениями охраны труда, в т.ч. влекущих и уголовную ответственность. Информация о допущенных в отрасли хищениях, других преступлениях исчезает из соответствующих материалов - начиная с низового уровня - транспортных организаций и заканчивая коллегиями в Министерстве индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан. Органы вневедомственного контроля, которые, казалось бы, должны располагать такой информацией на местах часто ее не имеют или имеют, но не полностью. Причем не по причине, что нарушения отсутствуют, а из-за слабости контроля, а также различного рода злоупотреблений, совершаемых работниками контролирующих органов, сочетающих функции контроля с хозяйственно-распорядительными функциями в отношении государственной собственности. Это подтверждается материалами прокурорских проверок, уголовных дел.

Количественные и качественные показатели отдельных видов преступлений, характерных для транспорта, нужно анализировать на фоне общего состояния преступности на транспорте, преступности в целом по Республике.

Состояние преступности на транспорте характеризуется следующими параметрами: последовательный рост тяжких и особо тяжких преступлений, рост групповой, рецидивной, организованных форм преступности, нарушений правил безопасности движения и эксплуатации транспорта, убийств, хищений грузов, мошенничества, грабежей и разбоев, 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.

К примеру, за 2016-2018 года зарегистрировано 23 (2016 года – 10, 2017 года – 8, 2018 года – 5) уголовных правонарушений, связанных с безопасностью полетов в которых погибли 15 (2016 года – 7, 2017 года – 8, 2018 года – 0) человек.

Из 23 уголовных дел направлено в суд – 1, прекращено – 17, сроки прерваны по 5 делам (по 4 делам не готовы заключения УРАПИ, 1 дело МСП).

По фактам наезда на людей за 2018 год начато 155 досудебных расследований, из них 77 по фактам смерти, направлено в суд - 2, прекращено по нереабилитирующим основаниям - 1, по реабилитирующим основаниям - 145, в производстве - 8.

За 2017 год начато 125 досудебных расследований по фактам наезда на людей, из них 81 по фактам смерти, прекращено по реабилитирующим основаниям – 122, прерваны сроки расследования - 3.

За 2016 год начато 119 досудебных расследований по фактам наезда на людей, из них 84 по фактам смерти, прекращено по нереабилитирующим основаниям -2, прекращено по реабилитирующим основаниям -117.

За январь 2019 года начато 9 досудебных расследования по фактам наезда на людей, из них 7 по фактам смерти, все находятся в производстве.

По делам, связанным с нарушениями правил безопасности или эксплуатации железнодорожного транспорта в период с 2016 по 2018 года зарегистрировано 241 уголовных правонарушений (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), из них:

В 2018 году - 28, в суд направлено -1, прекращено по реабилитирующим основаниям – 18, прерваны сроки расследования по ст.45 ч.7 п.1 УК -3, прерваны сроки расследования по ст.45 ч.7 п.5 УК – 1, в производстве – 5.

В 2017 году – 46, в суд – 1, прекращено по реабилитирующим основаниям – 44, прерваны сроки расследования по ст.45 ч.7 п.1 УК – 1;

В 2016 году – 71, в суд – 2, прекращено по реабилитирующим основаниям – 64, прекращено по нереабилитирующим основаниям – 1, прерваны сроки расследования по ст.45 ч.7 п.1 УК -4;

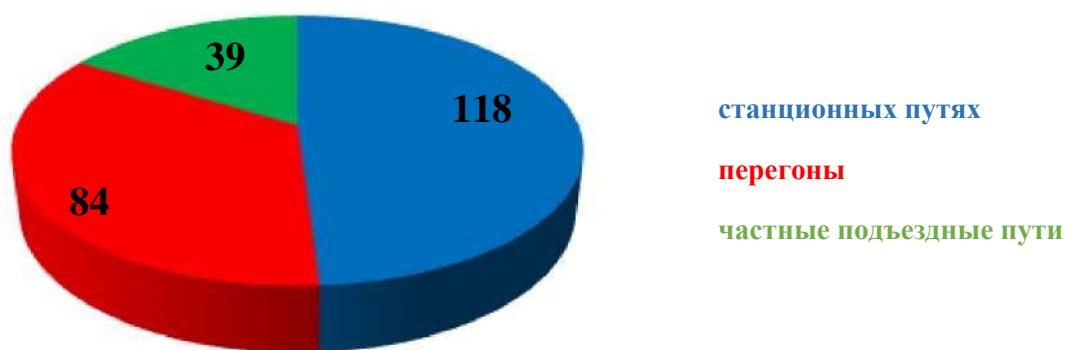
За январь 2019 года - 1, находится в производстве.

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).

Справочно: всего ИТК к административной ответственности привлечено 444 (2016г.-122, 2017г.-128, 2018г -173 и 2019г.-21) физических и юридических лиц, с наложением адм.штрафов в размере 71 726 520 тенге (2016г.-22 885 590, 2017г.-26 184 260, 2017г.-20 295 795, 2018г.-2 360 875), из них взыскано 89% или 64 061 430 тенге (2016г.- 21 167 580, 2017г.- 22 054 680, 2018г.- 19 273 670, 2019г. - 1 565 500).

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

Ущерб установлен по направленным делам в суд, за 2018 год – 851 528 586 млн. тенге, за 2017 год – 35 022 975 млн. тенге, 2016 год – 10 100 011 млн.тенге.

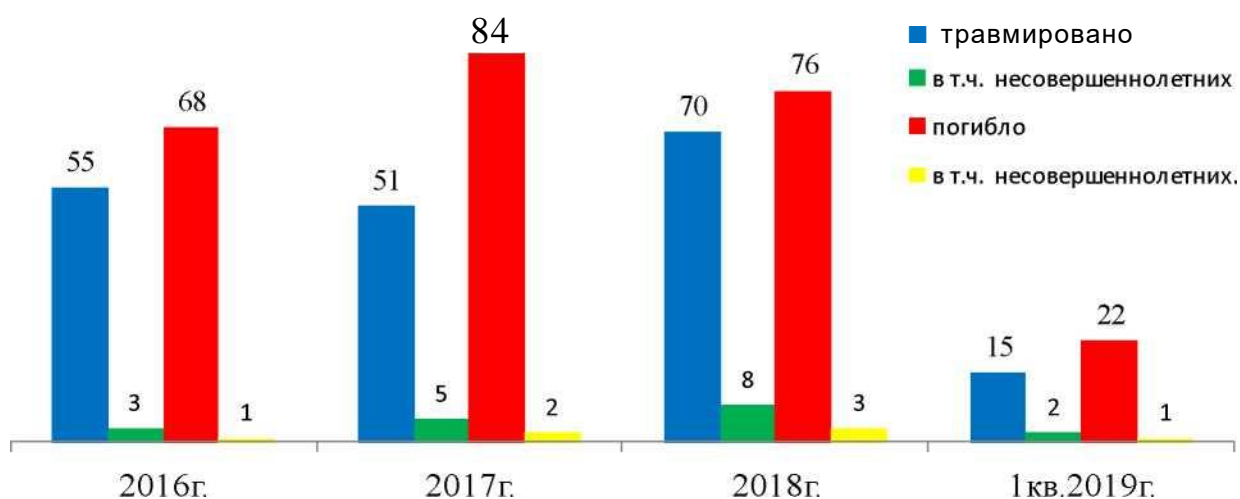
Ущерб по прерванным срокам делам будет установлен после окончания расследования уголовного дела.

По фактам наезда подвижного состава на людей.

В анализируемые периоды зарегистрировано 441 (2016г.-123, 2017г.-135, 2018г.-146, 2019г.-37) досудебное производство по фактам наезда на людей.

В результате наезда подвижного состава травмировано 191 лицо, в том числе 18 (2016г.-3, 2017г.-5, 2018г.-8, 2019г.-2) несовершеннолетних, со смертельным исходом более 56% или 250 (2016г.-68, 2017г.-84, 2018г.-76, 2019г.-22) из них несовершеннолетних - 7 (2016г.-1, 2017г.-2, 2018г.-3, 2019г.-1).

Средний возраст погибших составляет от 30 до 50 лет, то есть основная трудоспособная часть населения страны.



Прекращено производством 423 (2016г.-123, 2017г.-134, 2018г.-143, 1 кв.2019г.-23) досудебных производств на основании п.2 ч.1 ст.35 УПК, в суд направлено 2 дела.

Согласно статистическим данным из года в год увеличивается количество наездов на людей, в том числе со смертельным исходом.

В 2016 году наибольшее количество наездов зарегистрировано на территории г.Алматы (19), Караганда (14), Жамбыл (12), СКО, ВКО г.Семей, Шымкент (9).

За 2017 год г.Алматы (28), Шымкент (15), Кызылорда (13), Кокшетау (10), г.Нур-Султан (9).

За 2018 год г.Алматы (18), г.Нур-Султан (15), Шымкент (15), СКО (14), Кызылорда (12), Жамбыл (11), Караганда (9), Арыс (Туркестанская обл.- 9).

За 1 квартал 2019 года г.Алматы (8), Шымкент (5), ВКО (4). [48]

Люди подвергают себя опасности, проходя через железную дорогу в неустановленных местах, при этом поясняя этот поступок экономией времени. Кроме того, населенные пункты расположены вблизи железной дороги, что также повышает риск травмирования.

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.

Следует отметить, что помимо оперативной отчетности и статистики, транспортные органы составляют подробные анализы состояния безопасности движения и эксплуатации транспорта, анализа состояния охраны труда и техники безопасности с указанием количества погибших, травмированных и пр.

Таким образом, одним из необходимых условий для эффективного надзора за досудебным расследованием преступлений, служит анализ состояния преступности и борьбы с ней.

Количественные и качественные показатели отдельных видов преступлений, характерных для транспорта нужно анализировать на фоне общего состояния преступности на транспорте. При этом прокурорам следует учитывать, что все формы уголовной статистики составляются отдельно по транспорту.

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.

В целях качественного анализа прокурору не обходимо организовать системное поступление нужной информации (сведения о происшествиях, авариях, и т.п.).

2.3 Факторы, снижающие эффективность по организации надзора за законностью досудебной стадии уголовного процесса на транспорте.

Отечественное уголовно-процессуальное законодательство продолжает свое системное и поступательное развитие. Предпринятые за последние годы последовательные реформы уголовного судопроизводства наряду с успешным совершенствованием ряда институтов, особых производств, стадий и норм одновременно выявили новые концептуальные вопросы, требующие своего детального изучения и разумного разрешения.

В частности, в роли одного из ключевых и дискуссионных продолжает оставаться вопрос о соотношении и разграничении уголовно-процессуальных функций и полномочий прокурора и органов досудебного расследования применительно к процессуальному статусу следователя и дознавателя.

При осуществлении надзора за расследованием преступлений, совершенных на транспорте прокурор сталкивается также с рядом проблем правового обеспечения. Проведенное исследование позволило выявить ряд факторов, снижающих эффективность расследования и прокурорского надзора за законностью расследования преступлений, совершенных на транспорте. Многие из них связаны с новеллами УПК РК.

2.3.1 Противоречия норм Уголовно – процессуального Кодекса.

Генеральной прокуратуре Республики Казахстан была предоставлена большая честь и ответственность – быть автором новых законов – Уголовного и Уголовно-процессуальных кодексов, которые успешно действуют в стране с 1 января 2015 г.

Были внедрены многочисленные новшества, такие как наличие двухзвенной системы уголовно наказуемых деяний, состоящей не только из преступлений, но и уголовных проступков, в том числе находящихся на «стыке» административного правонарушения и преступления по степени общественной опасности.

Кардинально изменена первоначальная стадия уголовного процесса путем исключения из нее стадии доследственной проверки и

возбуждения уголовного дела, что положительно отразилось на соблюдении конституционных прав граждан, также исключено проведение большого объема мероприятий, предшествующих возбуждению уголовного дела. Началом расследования теперь является регистрация заявления и сообщения об уголовном правонарушении либо первое неотложное следственное действие, предшествовавшее регистрации в соответствии со ст.179 УПК РК.

Основания регистрации заявления в Едином реестре досудебных расследований указаны в ч.1 ст. 181 УПК РК.

Однако, при изучении норм УПК РК, выявлены некоторые несовместимые нормы.

Так, в соответствии с ч.5 ст. 181 УПК РК при отсутствии достаточных данных, указывающих на признаки уголовного правонарушения, заявления и сообщения, требующие проведения ревизий и проверок уполномоченных органов для установления признаков уголовного правонарушения, без регистрации в Едином реестре досудебных расследований в течение трех суток направляются для рассмотрения уполномоченным государственным органам.

Согласно ч.1 ст.185 УПК РК орган уголовного преследования обязан принять и зарегистрировать заявление, сообщение о любом готовящемся, совершенном, либо совершаемом уголовном правонарушении. Заявителю выдается документ о регистрации принятого заявления или сообщения об уголовном правонарушении.

В соответствии с ч.2 ст.185 УПК РК, отказ в приеме и регистрации заявления об уголовном правонарушении и других поводов к началу досудебного расследования, предусмотренных частью первой ст.180 УПК РК, не допускается и влечет установленную законом ответственность.

Кроме того, в соответствии с ч.3 ст.179 УПК РК, досудебное расследование обязательно по всем заявлениям, сообщениям об уголовных правонарушениях, за исключением дел частного обвинения.

В соответствии с ч.4 ст. 179 УПК РК, при наличии в поступившем заявлении, сообщении сведений о признаках административного правонарушения, либо дисциплинарного проступка, обращение в течение трех суток передается сопроводительным письмом в соответствующий уполномоченный государственный орган или должностному лицу.

Таким образом, органом уголовного преследования, в течение 3-х суток устанавливается вопрос о наличии в поступившем заявлении признаков уголовного или административного правонарушения, либо дисциплинарного проступка. Установив отсутствие в заявлении сведений, указывающих на признаки уголовного правонарушения,

орган уголовного преследования принимает решение о передаче заявления (обращения) в соответствующий уполномоченный орган.

На основании изложенного мы полагаем, что материалы могут быть переданы только после регистрации заявления в ЕРДР. Поскольку, принятие любого решения, в том числе, о передаче по подследственности, территориальности, подсудности и т.д., без предварительной регистрации обращений в ЕРДР запрещается. Так, при наличии в поступившем заявлении, сообщении сведений, по которым уголовное преследование осуществляется в порядке частного обвинения, заявление граждан должно быть принято, зарегистрировано, и, после анализа первичных материалов, передано по подсудности с разъяснением его права на поддержание обвинения в суде.

Для решения указанной ситуации предлагаем исключить ч.5 ст. 181 УПК РК.

Еще одно противоречие норм Кодексов касается «анонимных сообщений (обращений, заявлений)».

Анонимное обращение - обращение, по которому невозможно установить авторство, отсутствуют подпись, в том числе электронная цифровая подпись, почтовый адрес заявителя [41].

Так, в соответствии с ч.6 ст. 181 УПК РК Анонимное сообщение об уголовном правонарушении не может служить поводом для начала досудебного расследования.

Вместе с тем в соответствии с п.1 ч.1 ст. 5 Закона Республики Казахстан от 12 января 2007 года № 221 «О порядке рассмотрения обращений физических и юридических лиц» анонимное обращение, за исключением случаев, когда в таком обращении содержатся сведения о готовящихся или совершенных уголовных правонарушениях либо об угрозе государственной или общественной безопасности и которое подлежит немедленному перенаправлению в государственные органы в соответствии с их компетенцией.

Анонимные обращения, в том числе сообщения неизвестных лиц, поступившие по каналам связи, фиксируются в КУИ и содержащиеся в нем сведения об уголовном правонарушении могут быть зарегистрированы в ЕРДР только в случае их подтверждения по рапорту должностного лица в соответствии с требованиями пункта 2) части 1 статьи 184 УПК [42].

Однако, указаний или требований о необходимости в проведения какой-либо проверки в УПК не указано.

Таким образом, перенаправление анонимного обращения, содержащего сведения о готовящихся или совершенных уголовных правонарушениях, либо об угрозе государственной или общественной безопасности в государственные органы в соответствии с их компетенцией, не имеет никакого смысла.

Для решения данной проблемы предлагаем внести изменения ч.6 ст. 181 УКП РК в следующей редакции: Анонимное сообщение об уголовном правонарушении подлежит предварительной проверке без регистрации в Едином реестре досудебных расследований.

Вывод.

В целом, в Уголовном кодексе остались основные, оправданные временем и практикой уголовно-правовые институты, направленные на эффективную защиту прав и свобод граждан, интересов общества и государства.

Рассматривая все стороны нового института форм досудебного производства можно с уверенностью отметить, что внесенные изменения и дополнения в законодательные акты по вопросам упрощения досудебных процедур не только выведут Республику Казахстан на новый уровень, отвечающий всем требованиям международно-правовых принципов, но и усилят правовые гарантии прав личности и правосудия в уголовном процессе.

2.3.2 Использование беспилотных летательных аппаратов для обеспечения безопасности на объектах транспорта.

Развитие транспортной инфраструктуры требует применения новых технологий для обеспечения безопасности и правопорядка.

Одной из таких методик является применение беспилотных летательных аппаратов (далее – БПЛА) для обеспечения безопасности на объектах транспорта.

Данное новшество уже используется в других развитых странах.

Так, к примеру, в Лондоне намерены преследовать преступников с помощью БПЛА - это дешевле и безопаснее для полиции и окружающих, чем при использовании мотоциклов и вертолетов.

Подразделения полиции в США и в других странах все чаще обзаводятся собственной "мини-авиацией", можно с уверенностью отмечать такой тренд. Причины понятны, задействовать обычный вертолет намного дороже и не всегда возможно, а дроны дают превосходную возможность взглянуть на ту или иную ситуацию сверху и практически без опасности для полицейских.

Есть эксперименты по оснащению полицейских дронов тазерами, газовыми баллончиками. Например, французская компания Drone Volt выпускает беспилотник TEAR GAS, который предназначен для распыления газа или перечного экстракта. Но это пока не тренд, все же основное применение связано лишь с дистанционными наблюдениями за "скоплениями людей".

В Великобритании спорят - можно ли полиции разрешать превентивное наблюдение за "потенциальными преступниками", насколько это нарушает права личности. В США еще в 2015 году

выпустили рекомендации по использованию полицейских дронов, чтобы полицейские знали что можно, а что нельзя делать с помощью беспилотника. Во Франции и Японии создают подразделения, которые предназначены для борьбы с дронами, запущенными там, где их запускать запрещено - их оснащают дронами-перехватчиками [43].

Примеры применения беспилотников правоохранными структурами будут множиться, в этом нет никаких сомнений.

По мнению члена Общественной палаты РФ, заместителя председателя комиссии по безопасности и взаимодействию с ОНК Дмитрия Чугунова оснащение правоохранительных служб подобными гаджетами ведет к реальному улучшению показателей их работы. По его мнению, высокие технологии – самый очевидный путь повышения мобильности и оперативности работы сотрудников полиции в рамках действующей структуры МВД.

Чугунов приводит ряд показательных примеров использования высоких технологий в повседневной работе полиции в странах, где это носит уже массовый характер. Например, в Голландии и Великобритании с помощью сканеров отпечатков пальцев сотрудники полиции могут сразу определить, находится человек в розыске в связи с причастностью к какому-либо преступлению или нет. В ОАЭ полицейские используют очки Google для сканирования автомобильных номеров: изображение отсылается в дата-центр, где, помимо выписки штрафа за нарушения ПДД, номер проверяется на предмет угона. А в китайском городе Нанкин недавно полиция получила парк дронов для наблюдения за массовыми мероприятиями и проведения поисковых операций.

Одним из главных недостатков сотрудников ЛОВД на транспорте является недостаточность мобильности и оперативности, большая протяженность обслуживаемых территорий, сложные климатические условия отдельных регионов, а также отсутствие возможности получения полной и своевременной информации о состоянии оперативной обстановки на месте происшествия.

Для решения такой проблемы наше соседнее государство использует аэромобильный комплекс в системе МВД России. 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.

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.

Таким образом, исходя из изученного положительного зарубежного опыта использования беспилотников правоохранительными органами иностранных государств, их применение на территории Республики способно повысить эффективность управления силами и средствами правоохранительных органов.

По нашему мнению, к основным направлениям применения органами МВД на транспорте беспилотных летательных аппаратов относятся:

- осмотр места происшествия (крушения, аварий, утечек химикатов)

- высотное наблюдение при проведении культурно-массовых, общественно-политических и спортивных мероприятий, а также для пресечения массовых беспорядков и угрозы блокирования объектов транспорта;

- выявление уголовных и административных правонарушений, видеодокументирование, обеспечение связи и управление наземными нарядами полиции;

- патрулирование протяженных, труднодоступных и неохраняемых участков железных дорог, трубопроводов и водных акваторий в целях создания непрерывной зоны контроля;

- мониторинг при обеспечении безопасности дорожного движения;

- спасение и поиск пропавших людей [44, 62–66].

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.

2.3.3 Проблема проведения экспертных исследований.

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

Экспертизы по делам об авиационных происшествиях можно условно разделить на три группы:

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 авиационному происшествию, а также криминалистические экспертизы – трассологическая, баллистическая, почерковедческая, техническая экспертиза документов, назначаемые для исследования различных следов, предметов, документов и т.п.).

2) Судебно-технические экспертизы (летная, летно-техническая, авиационно-техническая, метеорологическая и др., назначаемые для выяснения вопросов, касающихся выполнения полетного задания, качества пилотирования, порядка управления воздушным движением, метеорологических и иных условий полета, технического состояния воздушных судов, наземных средств управления, оборудования аэропортов и т.д.).

3) Прочие экспертизы (технологическая, металлографическая, химическая, физико-техническая и др.), которые назначаются в зависимости от конкретных обстоятельств расследуемого происшествия.

Причинно-следственную связь между уголовно наказуемым деянием и наступившими последствиями, как известно, должен установить следователь.

Однако никто не запрещает поставить перед экспертами такие вопросы, как: «Что явилось непосредственной причиной авиационного происшествия?» или «Сочетание каких обстоятельств (факторов) привело к катастрофе?».

Специальных прокурор по таким делам обязательно должен контролировать задаваемые вопросы эксперту.

При расследовании фактов незаконного оборота наркотиков на транспорте ряд проблем возникает при производстве освидетельствования и при назначении и производстве нарколологических и судебно-химических экспертиз.

При расследовании хищения грузов на транспорте наиболее часто проводятся криминалистические (трасологические) и товароведческие экспертизы.

При назначении и производстве данных видов исследования на практике следователи и надзирающие прокуроры сталкиваются с рядом проблем.

К примеру, следователи сталкиваются с трудностями при назначении судебно-технических экспертиз для установления технических причин крушения, имеет место дефицит экспертов, специализирующихся в области железнодорожного транспорта.

На сегодняшний день по Республике количество экспертов указанной сфере составляет 4, при этом 3 из них начали деятельность только в 2018г.

По сведениям Центра судебных экспертиз, данный вид экспертизы проводится следующими экспертами, имеющими квалификационное свидетельство:

ИСЭ по г.Алматы (*эксперт Колесников Н.*), ИСЭ по Туркестанской области (*эксперт Тасыбаев Ш.*), Актюбинский межрегиональный центр судебных экспертиз (*эксперт Даркулов Д.*), ИСЭ по Жамбылской области (*эксперт Алиев Б.*).

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, высококвалифицированным работникам авиационных и авиаремонтных заводов, а также территориальных управлений и объединенных отрядов гражданской авиации.

Кроме того, необходимо отметить отсутствие официального (*государственного*) учета железнодорожных происшествий (*наезды на людей*), в связи с чем, целесообразно внести предложение органам правовой статистики о разработке и введении такого учета, по аналогии действующего учета дорожно-транспортных происшествий и карты ДТП.

Указанное позволит:

- визуализировать нарушения безопасности движения на железнодорожном транспорте;

- существенно упростит координацию работы по профилактике железнодорожных происшествий;

- способствует минимизации и профилактике нарушений безопасности движения на железнодорожном транспорте.

Все проблемы при назначении судебной экспертизы возникают в двух областях – либо это проблемы, связанные с неверным определением задач экспертизы и неверно поставленными перед экспертизой вопросами, либо это проблемы, возникающие во время выбора средств для достижения целей экспертизы.

Первая категория проблем является самой часто встречающейся на практике.

Чаще всего подобные ошибки допускают либо неопытные или недостаточно квалифицированные следователи или дознаватели, либо те, которые халатно относятся к исполнению своих обязанностей. Они не утруждают себя точной формулировкой вопросов, чем значительно усложняют дальнейшую работу эксперта.

В итоге эксперту приходится отвечать на размытые и неверно сформулированные вопросы, или на такие вопросы, которые, не имеют никакой ценности для дальнейшего расследования.

Не редко перед экспертизой ставятся такие вопросы, которые выходят за рамки компетенции специалиста-эксперта и происходит это из-за незнания особенностей работы того или иного эксперта.

Как правило, большинство подобных проблем могут быть успешно решены, особенно если лица, ведущие расследование уголовных дел не будет пренебрегать предварительной консультацией с экспертом [36, с.85-86].

И так, прокурор должен ориентировать следователя, чтобы при выборе эксперта соблюдались два основных требования: его компетентность и незаинтересованность.

В качестве основания для назначения экспертизы многие следователи ограничиваются тем, что приводят собственно фактуру дела. Считаем, этого недостаточно для корректной работы эксперта, и следователь должен обязательно уточнить конкретные основания для необходимости в экспертной оценке, а также детализировать информацию о тех предметах или явлениях, которых непосредственно будет касаться планируемая экспертиза.

Путь решения вышеперечисленных проблем лежит в первую очередь через налаживание сотрудничества следователей (дознавателей) и экспертов.

Следователи должны повышать свой уровень знаний о работе экспертов, а в интересах экспертов всячески помогать следователям в их стремлении избежать ошибок в процессе назначения судебной экспертизы.

Прокурору надлежит следить за соблюдением требований главы 35 УПК РК. В частности, 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.

Для решения проблемы определения и устранения нарушений безопасности движения нами предлагается образования независимых научных учреждений, оснащенных необходимым оборудованием, с подбором квалифицированных специалистов, привлечением иностранных компаний, специализирующихся в указанной отрасли для обучения и подготовки казахстанских специалистов.

3. Проблемы методики прокурорского надзора за законностью досудебного расследования преступлений, совершенных на транспорте.

3.1 Проблемы транспортных прокуроров по обеспечению надзора безопасности на транспорте.

Среди обстоятельств объективного характера, которые препятствуют эффективному расследованию преступлений, совершенных на транспорте, следует отметить указанные ранее недостатки законодательства, а также особую сложность расследования ряда преступлений, совершенных на транспорте.

Но имеются и субъективные факторы. Речь идет о нарушениях закона следователями и дознавателями ЛОВДТ, их непрофессионализме, низком качестве ведомственного процессуального контроля.

В результате этого, преступления остаются нераскрытыми. Особенно это касается наиболее специфичных для транспорта преступлений, таких как нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспорта; преступления террористического характера; кражи грузов; незаконный оборот наркотиков.

При осуществлении надзора прокурор может сталкиваться со следующими проблемами: вопросы надзора за законностью учетно-регистрационной дисциплины в ЛОВДТ; вопросы соотношения досудебного расследования и ведомственного (служебного) расследования; вопросы взаимодействия транспортных и территориальных прокуроров при проведении досудебного расследования преступлений; проблема проведения экспертных исследований.

Ниже мы рассмотрим данные проблемы и попытаемся предложить пути их решения.

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

- а) нарушений правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта;
- б) 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.

Это относится и к виновности лиц: необходимо проверить и доказать наличие вины и ее формы по отношению как к нарушенным правилам, так и к последствиям.

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

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

б) 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;

в) в свою очередь, 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, возбуждаемого по ст. 344 УК РК.

Специфика надзора, осуществляемого транспортными прокурорами, в отличие от территориальных прокуроров, заключается в наличие весьма специфичных источников информации о преступлениях, которых нет на территории.

К данным источникам информации относятся не только данные ведомственной статистической отчетности на транспорте, о чем мы говорили выше, но и данные, содержащиеся в многочисленных книгах, журналах и других видах документации, которая ведется в различных службах, например, железнодорожного вида транспорта.

Так, например, в службе военизированной охраны железной дороги ведется Журнал оперативного учета хищений, в дистанции сигнализации и связи также ведется Журнал учета хищений и повреждений средств СЦБ и связи, в дистанции электроснабжения - Журнал учета хищений, в локомотивном депо - Книга замечаний машинистов формы ТУ-7, в дирекции по обслуживанию пассажиров ведется Книга сдачи смен дежурных по железнодорожному вокзалу, в вагонном депо фиксируются факты разоборудования вагонов, в товарной конторе станции хранятся акты общей формы и коммерческие акты, в которых фиксируются факты недостачи грузов, и т.д. и т.п.

Прокурор, осуществляющий проверку учетно-регистрационной дисциплины, должен знать не только законы, приказы и инструкции, регламентирующие данный вид деятельности в ЛОВДТ, но он должен также знать нормативные документы, регламентирующие соответствующие направления деятельности на том или ином виде транспорта, а также должен знать, в каких документах фиксируются результаты этой деятельности.

Чтобы выявить скрытые от учета факты хищений грузов на железнодорожном транспорте, прокурор должен знать: технологию

перевозочного процесса на железнодорожном транспорте, структуру основных служб и подразделений на железной дороге и функции, какие выполняют работники этих служб на каждом этапе перевозочного цикла; какие составляются транспортные документы на перевозимый груз. К их числу относятся железнодорожная накладная и комплект перевозочных документов; документы технологического цикла; акты, составляемые при осуществлении грузовых перевозок.

Особенностями проверок полноты регистрации преступных нарушений правил безопасности движения является то, что первоначально сообщение о факте крушения, аварии руководитель транспортной организации может передать различным правоохранительным органам, иногда - сразу нескольким, - в прокуратуру, МВД, МЧС, органы местного самоуправления, и др. Возможно, что факт происшествия будет скрыт. Для выявления сокрытия нужно осуществлять проверку не только и не столько в подразделениях правоохранительных органов, в которых ведется журнал учета иной информации, а в подразделениях транспортных организаций, которые могут выявить, а затем сами же скрыть эти нарушения. Типичный недостаток прокурорского надзора - ограничение проверки сверкой информации, содержащихся в различных учетных книгах дежурной части полиции. Часть сообщений о нарушениях правил безопасности движения и эксплуатации транспорта действительно направляется в эти подразделения, часть - в транспортные прокуратуры. Но нужно помнить о тех нарушениях, материалы о которых не направлены. Нельзя не учитывать заинтересованность транспортных предприятий в сокрытии таких фактов, особенно в условиях отсутствия сильного ведомственного контроля, приватизации на транспорте. В настоящее время контроль даже в части обеспечения безопасности весьма слабый. Но нельзя не учитывать, что реорганизация, по крайней мере, на первое время серьезно ослабляет ведомственный контроль. Тем более, неизвестно, действительно ли реорганизационные меры окажутся эффективными. Это нужно учитывать прокурорам, на это время реорганизации усилить надзор.

Так, например, для выявления случаев сокрытия преступлений от учета нужно сопоставлять данные о зарегистрированных преступлениях с данными о нарушениях правил безопасности движения и эксплуатации транспорта, зарегистрированными в отдельных службах (хозяйствах) организации железнодорожного транспорта. Например, в пассажирском хозяйстве ведется учет аварийных происшествий с пассажирскими поездами. Рассмотрение журналов и книг учета, материалов ревизорских проверок безопасности на железных дорогах, документов о выполнении графиков движения

пассажирских поездов, материалов оперативного расследования срывов графиков, документации по ремонту пассажирских поездов, особенно внеплановым ремонтам, жалоб пассажиров, установление причин жалоб позволяет выявить сокрытые от учета аварийные происшествия с пассажирскими поездами. Аналогично - в службе грузового хозяйства, путевого, локомотивного, сигнализации, связи и вычислительной техники, ремонтных депо, коммерческой службе (в этой службе могут находиться материалы о причинах повреждения грузов, о причиненных убытках в связи с аварийными происшествиями на железной дороге).

Для проведения таких проверок необходимо знать структуру организаций железнодорожного транспорта, ведомственные нормативные акты, определяющие требования к системе обеспечения безопасности. Например, на железнодорожном транспорте действуют соответствующие инструкции, положения, правила. Есть приказы министра путей сообщения (ныне - министра транспорта), специально посвященные рассматриваемым вопросам.

На железнодорожном транспорте это: Закон Республики Казахстан от 8 декабря 2001 года N 266 «О железнодорожном транспорте», на морском транспорте - Закон Республики Казахстан от 17 января 2002 года № 284 «О торговом мореплавании».

Аналогичные нормативные акты приняты для других видов транспорта.

В этой связи нельзя не отметить, что на практике, проверяя вопрос о полноте регистрации преступных нарушений правил безопасности движения и эксплуатации транспорта, прокуроры крайне редко осуществляют проверку, о которой шла речь выше. Как известно, проверки в вышеуказанных подразделениях транспортных организациях могут проводить прокуроры, осуществляющие общий надзор, например, проверяя соблюдение законодательства о безопасности движения и эксплуатации транспорта.

В тоже время, обычно эти два надзора - общий и надзор за досудебным расследованием "не пересекаются".

Такие проверки как раньше, прокуроры - общенадзорники на этом уровне не проводят, в частности потому, что не знакомы с их спецификой, и заняты кроме транспортной проблематики другими вопросами. Тем более, специальные проверки не будут проводить прокуроры, осуществляющие надзор за досудебным расследованием вообще, а не отдельно - на транспорте. Между тем, без таких проверок, как представляется, действительно выявлять сокрытые от учета преступные нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспорта просто невозможно. И если такие методы, о которых речь шла выше, не использовались, и проверка не выявила сокрытия

преступлений от учета, это совсем не означает, что сокрытия нет в действительности.

Проведенное исследование, работы других авторов (например, Т.М. Кебекова [25, с.15-16]), практика прокурорского надзора свидетельствуют о том, что случаи укрывания 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 укрывания 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.

Сейчас специализированные учебные заведения органов прокуратуры не готовят юристов со специализацией по надзорной деятельности на транспорте или какой-либо еще склонностью. Её осуществляют, как правило, выпускники юридических вузов, не знакомые со спецификой транспорта, транспортной милиции. Продвижение и переход прокурора на другие направления прокурорского надзора, т. е. ротация кадров, отсутствие конкретных специализаций прокурорского надзора по видам вызывают необходимость постоянной учёбы сотрудников транспортной прокуратуры.

По нашему мнению, 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. Для этого можно приглашать преподавателей вузов соответствующих специальностей.

Таким образом, многогранность и сложность правоотношений, возникающих в процессе перевозки грузов и пассажиров, требуют от 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.

Повышение квалификации и постоянное совершенствование самого себя – это долг каждого прокурора и следователя.

Мы предполагаем, что соответствующее обеспечение квалифицированными кадрами станет одним из фундаментов эффективной деятельности правоохранительных служб.

3.2 Вопросы соотношения досудебного расследования и ведомственного (служебного) расследования.

Характерной особенностью ряда преступлений, совершенных на транспорте, особенно таких как преступные нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспорта, преступления террористической направленности, связанные с крушениями и авариями, преступные нарушения правил охраны труда, хищения грузов, - является то, что параллельно с досудебным расследованием преступлений проводится ведомственное (служебное) расследование обстоятельств произошедшего.

В связи с этим интересно рассмотреть соотношение этих видов расследования, выделив то, что их объединяет и то, что их различает.

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.

Так, например, при служебном расследовании фактов крушений и аварий на транспорте проводится исследование бортовых самописцев воздушных судов или расшифровка скоростемерных лент локомотивов железнодорожных составов. При служебном расследовании краж грузов на транспорте исследуются экспертами пломбы и запорно-пломбировочные устройства.

Зачастую схожи и цели этих двух видов исследования. Так, при крушении либо аварии целью и служебного расследования, и досудебного расследования является установление обстоятельств произошедшего и лиц, ответственных за случившееся.

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 - Уголовно-процессуальным кодексом РК, то служебное расследование регламентируется ведомственными нормативными правовыми актами. Причем, на каждом виде транспорта действуют самостоятельные правила служебного расследования.

Так, к Законодательству о безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта относятся: Конституция Республики Казахстан, Закон Республики Казахстан от 08.12.2001 года № 266 «О железнодорожном транспорте», постановления Правительства Республики Казахстан от 09.12.2003 года № 1248 «Об утверждении

Правил нахождения пассажиров, граждан и размещения объектов в зонах повышенной опасности железнодорожного транспорта, проведения в них работ, проезда и перехода через железнодорожные пути» от 21.09.2007 года № 825, «Об утверждении Правил безопасности на железнодорожном транспорте» от 21.05.2011 года № 554, «Об утверждении Правил прекращения железнодорожного сообщения по железнодорожным путям, являющимся государственной собственностью», приказы министерства транспорта и коммуникаций Действующие нормативные правовые акты, локальные акты АО «НК «КТЖ», детализирующие вопросы деятельности железнодорожного транспорта и т.д.

На воздушном транспорте действуют соглашения «О сотрудничестве в области расследования авиационных происшествий с государственными воздушными судами государств-участников Содружества Независимых Государств» утвержденные Постановлением Правительства Республики Казахстан от 2 сентября 2010 года № 874, «Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской и экспериментальной авиации» утвержденные Приказом Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 27 июля 2017 года № 505. Так же имеется инструкция «По предотвращению авиационных происшествий в государственной авиации» утвержденная Приказом Министра обороны Республики Казахстан от 24 августа 2017 года № 486.

На морском транспорте действуют правила «Расследования транспортных происшествий с судами, подлежащими государственной регистрации в судовой книге» утвержденные Приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 23 февраля 2015 года № 150.

Во-вторых, если предварительное расследование представляет собой деятельность процессуальную, то деятельность в рамках служебного расследования таковой не является.

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.

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.

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 (формы ГУ-104).

Но этот акт, в отличие 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.

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.

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.

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.

На воздушном транспорте авиационные события подразделяются на: а) авиационные происшествия; б) авиационные инциденты; в) чрезвычайные и наземные происшествия. Авиационные происшествия в зависимости от их последствий подразделяются на катастрофы и аварии. Авиационные инциденты в зависимости от степени их опасности и последствий подразделяются на авиационные инциденты,

серьезные авиационные инциденты и серьезные авиационные инциденты с повреждением воздушного судна.

Аварийные случаи на морском транспорте классифицируются на кораблекрушения, аварии, аварийные происшествия, эксплуатационные повреждения. Кроме того, дается классификация по первопричине происшествия, независимо от характера и размера последствий: навигационные, технические, по вине экипажа, без вины экипажа.

На внутреннем водном транспорте транспортные происшествия классифицируются на аварии и эксплуатационные происшествия. Кроме того, дается следующая классификация: столкновения, удар, затопление судов, посадка на мель, повреждение гидротехнических сооружений, прочие.

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.

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).

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).

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.

Надо отметить, что к актам служебного расследования должны в обязательном порядке прилагаться все материалы служебного расследования. К материалам служебного расследования по фактам хищения грузов на железнодорожном транспорте, например, относятся: заключение расследования с указанием причины образования не сохранности; справка о стоимости (либо ориентировочной стоимости) недостающего груза; схемы размещения контейнеров; выписки из графика исполненного движения; списки лиц, принимавших участие в обработке груза; объяснения лиц, обнаруживших признаки хищения и производящих выгрузку (выдачу) товарно-материальных ценностей; копии коммерческого акта, акта о техническом состоянии вагона (контейнера), вагонного листа, железнодорожной накладной, натурального листа, дорожной ведомости, оперативных донесений, попутных актов общей формы и коммерческих актов; другие документы, относящиеся к способу транспортировки и обработки грузов.

Акты служебного расследования и прилагаемые к ним материалы служебного расследования могут выступать в качестве повода и оснований к возбуждению уголовного дела.

Очень интересен и важен вопрос о роли и участии прокурора в проведении служебного расследования, а также, нужно ли ему визировать акты служебного расследования.

Рассмотрим эти вопросы на примере крушений и аварий на железнодорожном транспорте.

Надо отметить, что ранее прокурор принимал участие в работе комиссии по служебному расследованию крушений и аварий на железнодорожном транспорте и подписывал акт формы РБУ-1.

В юридической литературе [26, с.79] уже обращалось внимание, что форма акта служебного расследования (РБУ-1) устарела, была утверждена МПС еще в 1969 года, и бланк ее употребляется до настоящего времени. В этой форме предусмотрено участие представителя прокуратуры и подписание им акта. В тоже время, за 30 лет с момента утверждения РБУ-1 произошли серьезные изменения в законодательстве о прокуратуре. Прокуратура - орган надзора, транспортный прокурор не может непосредственно принимать участие в служебном расследовании и подписывать ведомственный акт.

Как правило, транспортный прокурор не участвует, как это было ранее, а лишь присутствует при производстве служебного расследования. Это открыло более широкий простор для деятельности

транспортного прокурора по надзору за использованием законов при производстве служебного расследования, возможность самостоятельно оценить сущность исследуемого события и не присоединяться к выводам, не проверенным процессуальным путем.

Проведенное исследование показывает крайне низкое качество проводимых по фактам крушений, аварий и браков в поездной и маневровой работе служебных расследований, материалы которых ложатся в основу классификации совершенного нарушения правил безопасности движения, а затем и уголовно-правовой квалификации. В этих материалах, поступающих в прокуратуру, зачастую отсутствуют объяснения виновных лиц, выписки из соответствующих учетных и отчетных форм, расшифровки скоростемерных лент, справки о тормозах, о техническом состоянии транспортных средств, заключения специалистов, схемы места происшествия и многое другое из того, что необходимо. Это подтверждается и материалами других исследований [40, с16].

Прокурор вправе знакомиться на всех стадиях служебного расследования с его материалами, ставить перед комиссией по расследованию вопросы, подлежащие обязательному рассмотрению и решению с отражением в соответствующих актах служебного расследования.

Транспортным прокурорам нельзя не учитывать, что работники транспорта бывают заинтересованы в направлении служебного расследования по ложному пути, иногда - в фальсификации его материалов. Прибыв первыми на место происшествия и пытаясь избежать ответственности за упущения в работе, приведшие к крушению или аварии, они умышленно вносят в документы служебного расследования неправильные данные, искажающие обстоятельства происшедшего либо затрудняющие установление фактического положения вещей. Предотвращение подобных случаев - важная задача транспортного прокурора.

Используя право ознакомления с ходом и материалами служебного расследования, транспортный прокурор должен обращать внимание на то, чтобы составление важных документов, фиксирующих обстановку на месте крушения, поручалось специалистам, входящим в группу служебного расследования совместно с работниками, ответственными за состояния данного хозяйства, чтобы в этих документах особенно тщательно фиксировались состояние и показания важнейших приборов и средств управления на локомотивах, станциях, постах, перегонах. Такое же значение имеет тщательная фиксация состояния пути, стрелочных переводов, а также сигнальных устройств [19, с.10].

Члены комиссии, проводящей служебное расследование, имеют право брать письменные (в необходимых случаях на аудио-видео) объяснения от лиц, причастных к происшествию, а также от других работников. Соответствующие материалы ведомственного расследования также необходимы следователям и прокурорам. Важно не допустить, чтобы работников транспорта "проинструктировали" по вопросу о том, какие давать объяснения заинтересованные в результатах расследования руководители транспортной организации. В связи нужно подчеркнуть значимость своевременного прибытия на место происшествия следователя и прокурора, принятие ими мер к недопущению подобных случаев. Транспортному прокурору полезно знакомиться с ходом опроса причастных к крушению лиц и при установлении подобных фактов принять меры к тому, чтобы объяснения у последних отбирались лицами, ведущими служебное расследование. В тех же случаях, когда объяснения тех или иных лиц имеют особо важное значение для досудебного расследования, прокурору целесообразно присутствовать при их опросе либо самому их опросить.

В ходе служебного расследования крушений и аварий изымаются документы и предметы, которые могут иметь значение для установления причины крушения. В связи с этим прокурору необходимо проследить, чтобы все документы и предметы, которые впоследствии могут быть использованы в качестве доказательств, были собраны, сохранены и своевременно переданы следователю.

Результаты служебного расследования обсуждаются на оперативных совещаниях, которые обычно проводятся на второй или третий день после происшествия. Прокурору весьма полезно принять участие в таких оперативных совещаниях для оценки полноты, всесторонности и объективности проведенного служебного расследования, правильности установления причин крушения и лиц, допустивших нарушения правил безопасности движения.

На практике о случаях аварий, катастроф, взрывов, пожаров, стихийных бедствиях, повлекших человеческие жертвы либо создавших аварийную обстановку на железнодорожном, воздушном и водном транспорте, прокуроры либо лица, их замещающие, выезжают на места происшествия.

По результатам выезда незамедлительно информируется (любыми доступными средствами связи) дежурный прокуратуры ГТП и не позднее 12-ти часов направляется подробная информация.

При значительной отдаленности военных или транспортных прокуратур, на места таких происшествий, совершенных соответственно в расположении воинских частей и учреждений либо военнослужащими и на транспорте, по поручению прокуроров областей

выезжают территориальные прокуроры, которые в течение 12-ти часов информируют соответственно военного или транспортного прокуроров.

В специальных донесениях указываются известные к моменту направления данные об обстоятельствах происшествия или преступления, о причастных лицах, мерах, принятых для установления, розыска и задержания подозреваемых, наступивших последствиях, причиненном ущербе, возбуждении уголовного дела и об органе, проводящем расследование [1].

Транспортный прокурор должен контролировать сроки составления акта служебного расследования и сроки представления ему материалов служебного расследования крушения или аварии. Выполнение этой рекомендации обеспечивает своевременное и качественное проведение досудебного расследования.

Подводя итог можно сказать, что досудебное расследование происшествий, аварий, катастроф и т.п. проводится параллельно с служебным. Однако 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.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

С появлением железнодорожного транспорта, первых преступлений на этом транспорте формируются специализированные подразделения жандармерии и полиции, на которые возлагаются функции, близкие к функциям современных органов внутренних дел на транспорте по обеспечению безопасности и порядка на железных дорогах, на речном транспорте, проведению дознания по делам о преступлениях на транспорте. Первоначально эти подразделения осуществляли также функции, близкие к общенадзорным. Специфика организации и деятельности этих подразделений определялась спецификой самого транспорта, системы его управления. Процесс формирования специализированных подразделений приостанавливается в связи с событиями октября 1917 года.

В постреволюционный период первоначально создаются специализированные подразделения органов внутренних дел на транспорте. Специализация с учетом транспортной специфики в организации прокурорского надзора появляется значительно позже. Специализация то отменялась, то вводилась вновь, ее введение было связано с необходимостью укрепления правопорядка на объектах транспорта. Отмена специализации и ее восстановление в органах внутренних дел и прокуратуры – не совпадает. Лишь в связи с образованием централизованной системы транспортных прокуратур к их компетенции стал относиться и прокурорский надзор за расследованием преступлений на транспорте. Транспортная прокуратура строится по экстерриториальному (линейному) принципу, т.е. в соответствии с системой построения органов внутренних дел на транспорте и самой транспортной системы.

Вместе с тем, имеется ввиду только магистральный транспорт. Компетенция транспортных прокуратур не распространяется на объекты автомобильного транспорта. Это - сфера территориальных прокуратур.

Наличие единой централизованной системы транспортных прокуратур, ее замкнутость, неразмытость функций в общих функциях, в частности, общего надзора, надзора за расследованием всех преступлений позволяло анализировать практику, вовремя упреждать негативные тенденции, в целом обеспечивать осуществление единой политики в сфере обеспечения законности и борьбы с преступностью на транспорте в масштабах государства.

Характерной особенностью централизованной системы транспортных прокуратур был "сквозной" принцип организации надзора: все направления надзора были "завязаны" на "транспортной специфике". Была теснейшая связь подразделений, прежде всего,

осуществляющих надзор за исполнением законов на транспорте (общий надзор), надзор за расследованием преступлений на транспорте, участие в рассмотрении дел об этих преступлениях в судах.

То есть, транспортные прокуратуры сами выявляли преступления на транспорте, сами их расследовали, сами осуществляли надзор за законностью расследования, сами поддерживали государственное обвинение по этим делам в судах (один период времени - в специализированных транспортных судах).

Есть все основания для объединения усилий общего надзора и надзора за досудебным расследованием по транспортной специализации.

Первое основание: то, что общенадзорная деятельность прокурора, чтобы не дублировать контролирующие органы, как показывает изучение методических рекомендаций по общему надзору, должна быть сосредоточена на вопросе о том, привлечены ли виновные к установленной законом ответственности за выявленные контролирующими органами нарушения, т.е. в т.ч. - есть ли основания для регистрации в ЕРДР;

второе: в рамках общего надзора осуществляется надзор за исполнением законодательства о ведомственном расследовании аварий и катастроф - составляющая часть законодательства о безопасности движения и эксплуатации на транспорте, в то же время ведомственные расследования по этим фактам ведутся одновременно с досудебным расследованием по делам об авариях и катастрофах, находятся таким образом, в поле зрения прокуроров, осуществляющих надзор за досудебным расследованием.

Соответственно, органам внутренних дел на транспорте представляется необходимым также расширить перечень объектов их оперативного обслуживания и делегировать им полномочия по проведению досудебного расследования преступлений на данных видах транспорта.

По критериям наибольшей распространенности преступлений на транспорте и их специфичности можно выделить следующие преступления: нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспорта, нарушения правил охраны труда и техники безопасности, посягательства на грузы, незаконный оборот наркотиков.

Расследования этих преступлений имеют специфику, которая обуславливает необходимость специализации надзора за досудебным расследованием.

Быстрое и современное развитие инфраструктуры требует такое же развитие при досудебных расследованиях преступлений, тем более на транспорте.

Использование беспилотных летательных аппаратов при осмотре мест происшествия аварий и других катастроф позволит значительно сэкономить время и человеческие ресурсы.

Одними из первых, кто начал использовать беспилотники для охраны правопорядка стали полицейские США. К настоящему времени Федеральное управление гражданской авиации авторизовало уже более 74 правительственных агенств по использованию беспилотников в воздушном пространстве страны, 17 из которых – правоохранные. Наиболее известные среди них – Montgomery County в Техасе, Mesa County Sheriff's Department в Колорадо и Grand Forks из Северной Дакоты [46].

Полицейские США пытаются использовать дроны также и в более сложных операциях, например, таких, как наблюдение за потенциально опасными преступниками.

За применением беспилотных летательных аппаратов будущее не только по обеспечению безопасности транспортной инфраструктуры, но и других сфер.

Другой проблемой, исследованной в диссертации, является рассмотрение анонимных обращений правоохранными органами.

Поводом для подачи анонимного обращения, в правоохранный сфере, может быть боязнь за собственную безопасность. Это происходит тогда, когда лицо, в отношении которого сообщено уголовное правонарушение имеет большую власть. Проверка таких анонимных обращений и сообщений об уголовном правонарушении может принести свою лепту в обеспечении законности и привлечения опасных преступников к ответственности.

Для решения данной проблемы предлагаем внести изменения ч.6 ст. 181 УКП РК в следующей редакции: Анонимное сообщение об уголовном правонарушении подлежит предварительной проверке без регистрации в Едином реестре досудебных расследований.

Введение изменения в Кодекс даст эффект занижения преступности с использованием положения, статуса от простого государственного служащего, до чиновника.

Расследование преступлений связанных с нарушениями правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта имеет свои особенности и требует от следователя и прокурора владения специальными знаниями в этой области.

От этого зависит качество расследования и надзор за уголовным делом.

Надзирающий транспортный прокурор должен знать законы, приказы и инструкции, так же нормативные документы, регламентирующие соответствующие направления деятельности на том

или ином виде транспорта, а также должен знать, в каких документах фиксируются результаты этой деятельности.

Для овладения всеми необходимыми знаниями для эффективного надзора на транспорте требуется большая практика.

Создание в Академии правоохранительных органов при Генеральной прокуратуре Республики Казахстан специальных курсов для транспортных прокуроров и следователей по повышению знаний курируемых направлений позволит им значительно улучшить качество и эффективность работы.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Стратегия "Казахстан-2050": новый политический курс состоявшегося государства // [Электронный ресурс] // [http://adilet.zan.kz/rus/docs/ K1200002050#z0](http://adilet.zan.kz/rus/docs/K1200002050#z0) (дата обращения 22.12.2018 г.)
2. О Государственной программе развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года и внесении дополнения в Указ Президента Республики Казахстан от 19 марта 2010 года № 957 "Об утверждении Перечня государственных программ" // [Электронный ресурс] // [http://adilet.zan.kz/rus/docs/ U1400000725](http://adilet.zan.kz/rus/docs/U1400000725) (дата обращения 22.12.2018 г.)
3. Ю.В.Гончарова, Жандармские полицейские управления железных дорог. Диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук. М., Академия МВД РФ, 2001г. с. 116
4. Тимофеев С. // Обязанности Жандармской Железнодорожной полиции. По жандармско- полицейской части. // Петербург, 1912 г. // с. 116-349.
5. Н.И. Гетман. // Указ. соч. с.591
6. Полное собрание законов Российской Империи. Собрание второе. Том X. Отделение первое. 1871 г. №49098-49762. С-Пб. 1874 г. // России 1999 г. // с.591-594.
7. Гончарова Ю.В. жандармские полицейские управления железных дорог (1867-1917 г.). // Диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Академия управления МВД России. // 240 с.
8. А.М.Майтанов, Қазақстан Республикасындағы прокурорлық қадағалау, // Караганда 2013 г. с.3
9. История прокуратуры Казахстана // [Электронный ресурс] // <http://prokuror.gov.kz/rus/o-prokurature/istoriya-prokuratury-kazahstana> (дата обращения 25.12.2018 г.)
10. Гусев Л.Н. Под ред. Голунского С.А. // История законодательства СССР и РСФСР по уголовному процессу, судоустройству и прокуратуре за 1917 - 1954 г. // Сборник документов, 1955 г., с.55
11. Зарождение и развитие транспортной прокуратуры России // [Электронный ресурс] // <https://cyberleninka.ru/article/v/zarozhdenie-i-razvitie-transportnoy-prokuratury-v-rossii-v-xviii-ser-xx-vv> // (дата обращения 25.12.2018 г.)
12. Е.И.Белов, А.Я.Малыгин, Р.С. Мулукаев и другие. Под ред. к.ю.н. С.И. Гирько. М. ВНИИ МВД. // Органы внутренних дел Российской Федерации. Т.2 // России. 2002 г. с.63
13. Ведомости Верховного Совета СССР. №41 (1907) от 12.10.1977 г. ст.617

14. Прокурорский надзор за применением законов на транспорте// Астана 2013г.//с.8,
15. Становление и развитие прокуратуры Казахстана// Астана 2015г.//ст.119,
16. Железнодорожный транспорт в Казахстане. // [Электронный ресурс]// <https://ru.wikipedia.org/wiki/>
17. А. Соловьев, М. Токарева. Соотношение дознания и предварительного следствия по УПК РФ. // Уголовное право, №3, 2003 г., с.97-99
18. А. Кругликов. Неотложные следственные действия // Уголовное право, №3, 2004 г., с.93
19. 18 А. Власов. Возбуждение уголовного дела. // Законность, №2, 2004 г., с.31-34;
20. М. Овчинников Стадия возбуждения уголовного дела нуждается в совершенствовании // Законность, №11, 2002 г., с.29-30
21. Б.Б. Булатов, О.И. Цоколова. Процессуальные вопросы задержания подозреваемого. В сб. Проблемы предварительного следствия и дознания: НИИ МВД России, 2002 г., с.35-36
22. А.Б. Соловьев, М.Е. Токарева, А.Г. Халиулин, Н.А. Якубович. // Указ. соч., с.112.
23. Н.А. Якубович. Укрепление процессуального статуса подозреваемого - важная гарантия реализации конституционных принципов права на защиту и неприкосновенности личности., с.34.
24. Токарева М.Е. О полномочиях прокурора на предварительном следствии в свете правовой реформы. // Охрана прав граждан в уголовном судопроизводстве. Сборник научных трудов. ВНИИПУЗиП. М. 1989 г. 120 стр. (стр.40-45).
25. Труды научно-практической конференции «Безопасность движения на железнодорожном транспорте: правовые и технические аспекты»././ Ростов-на-Дону: Рост, гос. университет путей сообщения, 2002 г., с. 15-16
26. Б.Н. Дудышкин. Правовое регулирование служебного расследования транспортных происшествий.// Учебное пособие. Москва., 2001 г., с.79
27. А.И. Турсынбеков, Методические рекомендаций по осмотру места происшествия по фактам крушения железнодорожного состава// Астана, 2017 г., с.10
28. Инструкция по организации надзора за законностью досудебной стадии уголовного процесса// Астана, 2015 г. п.29
29. Л. Асанбаева // [Электронный ресурс]// <http://prokuror.gov.kz/rus/novosti/press-releasy/osobennosti-proizvodstva-po-delam-ob-golovnyh-prostupkah/> // Особенности производства по делам об уголовных проступках// (дата обращения 25.02.2019 г.)

30. Судья Восточно-Казахстанского Областного суда Алипанова Г.А. // [Электронный ресурс] // [https://www.zakon.kz /4850276-osobennosti-proizvodstva-po-delam-ob-ugolovnykh-prostupkakh-i-gumanizatsiya-ugolovnogo-zakona/](https://www.zakon.kz/4850276-osobennosti-proizvodstva-po-delam-ob-ugolovnykh-prostupkakh-i-gumanizatsiya-ugolovnogo-zakona/) // Особенности производства по делам об уголовных проступках и гуманизация уголовного закона. // (дата обращения 15.02.2019 г.)
31. В. Исаенко. Указ. соч., с.86-87
32. Ю. Орлов. Указ. соч., с.31
33. А. Власов. Указ. соч., с.33; В. Исаенко. Указ. соч., стр.86; 10. Орлов. Указ. соч., с.31
34. В.Г. Малинин, В.М. Федоров, К.А. Шамраев // Методика расследования происшествий на железнодорожном и авиатранспорте. // Астана, 2001г. с.22
35. Уголовно-процессуальный кодекс Республики Казахстан // [Электронный ресурс] // [http://adilet.zan.kz/ rus/docs/K1400000231](http://adilet.zan.kz/rus/docs/K1400000231) // ст.7 п.41 // (дата обращения 25.03.2019 г.)
36. Н.В. Сарычева ЕКОТОРЫЕ ПРОЦЕССУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ НАЗНАЧЕНИЯ СУДЕБНОЙ ЭКСПЕРТИЗЫ // Инновации в науке: научный журнал. – № 5(81). – Новосибирск., Изд. АНС «СИБАК», 2018. – с. 85-86.
37. Инструкцию по организации надзора за законностью уголовного преследования // [Электронный ресурс] // <http://prokuror.gov.kz> // п.1
38. Инструкции по организации надзора за законностью досудебной стадии уголовного процесса // [Электронный ресурс] // <http://prokuror.gov.kz> // п.4 // (дата обращения 25.02.2019 г.)
39. Б.Н. Дудышкин. Правовое регулирование служебного расследования транспортных происшествий (аварии, крушения, катастрофы). // Учебное пособие. М., 2001 г. с.9
40. Труды научно-практической конференции «Безопасность движения на железнодорожном транспорте: правовые и технические аспекты». // Ростов-на-Дону: Рост, гос. университет путей сообщения, 2002 г., с. 16
41. О порядке рассмотрения обращений физических и юридических лиц // [Электронный ресурс] // [http://adilet.zan.kz /rus/docs/ Z070000221](http://adilet.zan.kz/rus/docs/Z070000221) // ст. 1 п. 2 // (дата обращения 04.02.2019 г.)
42. Об утверждении Правил приема и регистрации заявления, сообщения или рапорта об уголовных правонарушениях, а также ведения Единого реестра досудебных расследований // [Электронный ресурс] // <http://adilet.zan.kz/rus/docs/V14W0009744> // п.5 // (дата обращения 06.01.2019 г.)

43. С.Н. Котарев, О.В. Котарева, А.Н. Александров.Использование беспилотных летательных аппаратов для обеспечения безопасности на объектах транспорта [Электронный ресурс]//<https://russiandrone.ru/publications/ispolzovanie-bespilotnykh-letatelnykh-apparatov-dlya-obespecheniya-bezopasnosti-na-obektakh-transpor/>/(дата обращения 25.04.2019 г.)
44. Бецков А.В. Предложения по формированию концепции применения и развития робототехнических комплексов в МВД России // Труды международного симпозиума надежность и качество. 2016. № 1. С. 62–66
45. Наша служба и опасна и трудна. Дроны на службе правоохранительных органов [Электронный ресурс]// <https://iot.ru/gadzhety/nasha-sluzhba-i-opasna-i-trudna-drony-na-sluzhbe-pravoookhranitelykh-organov/>/(дата обращения 28.02.2019 г.)
46. Силовые, охранные структуры и беспилотники - Области применения беспилотников//<http://robotrends.ru/robopedia/silovye-ohrannye-struktury-i-bespilotniki/>/(дата обращения 25.05.2019 г.)
47. Полиции предлагают взять на службу дроны //<https://iz.ru/news/602518/>/(дата обращения 25.05.2019 г.)
48. Анализ судебно-следственной практики по делам об железнодорожных происшествиях, за 2016-2018 годы и 1 квартал 2019 года//ГТП

ПРИЛОЖЕНИЕ

«УТВЕРЖДАЮ»

И.о. Директора Института
послевузовского образования
Академии правоохранительных органов
при Генеральной прокуратуре
Республики Казахстан,
старший советник юстиции,
к.ю.н.

_____ С. М. Сапаралиева
« ____ » _____ 2019 год

АКТ

о внедрении в учебный процесс положений магистерской диссертации на тему «Теоретические и практические проблемы прокурорского надзора за законностью досудебного расследования уголовных правонарушений на транспорте»

Комиссия в составе:

председателя - заведующий кафедрой специальных юридических дисциплин 3-го Института, к.ю.н. Жемпиисова Н.Ш.

и члены комиссии:

старшего преподавателя кафедры специальных юридических дисциплин 3-го Института, к.ю.н. Амуртаевой Д.Т.

старшего преподавателя кафедры специальных юридических дисциплин 3-го Института, магистр юриспруденции Тулеуовой М.Е.

составила настоящий акт о том, что положения магистерской диссертации на тему: «Теоретические и практические проблемы прокурорского надзора за законностью досудебного расследования уголовных правонарушений на транспорте», подготовленной магистрантом 2-го года обучения Итекбаевым И.Ф., используются в учебном процессе при проведении занятий по дисциплине «Проблемы осуществления прокурорского надзора в РК» для магистрантов 1-го года обучения специальности 6М030100 – «Юриспруденция».

Председатель комиссии:

**Заведующий кафедрой
СЮД 3-го Института Академии**

Н. Жемпиисов

**Старший преподаватель
кафедры СЮД 3-го Института Академии**

Д. Амуртаева

**Старший преподаватель
кафедры СЮД 3-го Института Академии**

М. Тулеуова