

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

АБИЛКАСИМОВ КАСЫМ БОЛАТУЛЫ

**ПРОКУРОРСКИЙ НАДЗОР ЗА ИСПОЛНЕНИЕМ ЗАКОНОВ О
БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ
ТРАНСПОРТЕ**

**Магистерский проект на соискание степени магистра национальной
безопасности и военного дела**

**По направлению образовательной программы послевузовского образования
7М12301 «Правоохранительная деятельность» (профильного направления)**

Научный руководитель:

Байғалиев Алібек Болатович
преподаватель кафедры специальных
юридических дисциплин Института
послевузовского образования, доктор PhD

г. Косшы - 2022

ТҮІНДЕМЕ

Жобаның құрылымы жобаның мақсаты мен міндеттеріне сәйкес құрастырылған, ол кіріспеден, екі бөлімнен (оның ішінде алты бөлімшеден), қорытындыдан, пайдаланылған көздер тізімінен және қосымшадан тұрады.

Жұмыста зерттеу тақырыбы бойынша әлемнің әртүрлі елдерінің ақпараттық және әкімшілік және қылмыстық заңнамаларының таңдауы ұсынылған.

Зерттеудің мақсаты Қазақстан Республикасында теміржол көлігінде қозғалыс қауіпсіздігі туралы заңдардың орындалуына прокурорлық қадағалау саласында қалыптасқан проблемаларды талдау болды.

Зерттеу нәтижелері қорғауға ұсынылған он ереже мен ұсыныстарда көрініс тапты.

РЕЗЮМЕ

Структура проекта построена в соответствии с целью и задачами проекта, состоит из введения, двух разделов (включающие шесть подразделов), заключения, списка использованных источников и приложения.

В работе представлены выборка сведений и административного и уголовного законодательства различных государств мира по теме исследования.

Цель исследования заключалась в анализе проблем, сложившихся в Республике Казахстан в сфере прокурорского надзора за исполнением законов о безопасности движения на железнодорожном транспорте.

Результаты исследования нашли свое отражение в десяти положениях и рекомендациях выдвинутых на защиту.

SUMMARY

The structure of the project is built in accordance with the purpose and objectives of the project, it consists of an introduction, two sections (including six subsections), a conclusion, a list of sources used and an appendix.

The paper presents a selection of information and administrative and criminal legislation of various countries of the world on the topic of dissertation research.

The purpose of the study was to analyze the problems that have developed in the Republic of Kazakhstan in the field of prosecutorial supervision over the implementation of laws on traffic safety in railway transport.

The results of the study were reflected in ten provisions and recommendations put forward for defense.

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	5
1. ОБЩИЕ ТЕОРИТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ПРОКУРОРСКОГО НАДЗОРА ЗА ИСПОЛНЕНИЕМ ЗАКОНОВ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН О БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ.....	11
1.1 Значение железнодорожного транспорта и дальнейшее развитие.....	11
1.2 Цели и задачи прокурорского надзора за исполнением законов о безопасности движения на железнодорожном транспорте.....	17
1.3 Правовое регулирование прокурорского надзора за исполнением законов о безопасности движения на железнодорожном транспорте.....	25
2. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПРОКУРОРА ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ НАДЗОРА ЗА ИСПОЛНЕНИЕМ ЗАКОНОВ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН О БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ.....	40
2.1 Полномочия прокурора по надзору за исполнением законов о безопасности движения на железнодорожном транспорте.....	40
2.2 Проверка исполнения законов о безопасности движения на железнодорожном транспорте.....	52
2.3 Меры прокурорского реагирования при осуществлении надзора за исполнением законов о безопасности движения на железнодорожном транспорте.....	63
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	73
СПИСОКИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ.....	76
ПРИЛОЖЕНИЕ.....	81

Введение

Актуальность проводимого исследования.

Динамичное развитие и совершенствование транспортной инфраструктуры является, одним из важнейших факторов экономического роста страны.

Железнодорожный транспорт остается одним из главных транспортных средств осуществляющих перевозку грузов и пассажиров как внутри страны, так и за ее пределами. Перевозка требует обеспечения безопасности людей, сохранности и целостности перевозимых грузов.

Надзор за исполнением законов о безопасности движения на железнодорожном транспорте в соответствии с приказами Генерального Прокурора Республики Казахстан определены как приоритетные направления транспортных прокуроров.

Значимость прокурорского надзора обусловлена масштабами железнодорожных перевозок грузов и пассажиров и ролью этого вида транспорта, как одной из главных составляющих экономики страны.

В 2017 году заключен меморандум между Главной транспортной прокуратурой и Национальной компанией «Қазақстан темір жолы» о взаимном сотрудничестве в области образовательной и научной деятельности, переобучения сотрудников и повышения навыков работы по противодействию происшествиям на железнодорожном транспорте.

В Национальном проекте «Сильные регионы – драйвер развития страны» предусмотрены ожидаемые результаты к 2025 году в транспортной отрасли:

- увеличение транзитных грузопотоков с 22,7 до 30 млн. тонн;
- улучшение позиций Казахстана с 71 до 50 в рейтинге Всемирного Банка по показателю «Эффективность логистики» (LPI) [1].

Поскольку прокурорский надзор за исполнением законодательства РК о безопасности движения на железнодорожном транспорте является частью прокурорского надзора, его целями являются: обеспечение верховенства закона; обеспечение единства и укрепления законности; защиту прав и свобод человека и гражданина; защита охраняемых законом интересов общества и государства.

Основной задачей прокурорского надзора в данном направлении является осуществление надзора за безопасностью движения на железнодорожном транспорте. Обеспечение безопасности движения приобретает особое значение для сохранения конкурентоспособности железнодорожного транспорта на внутреннем рынке перевозок и для выхода отечественных перевозчиков на международный транспортный рынок. Причины нарушений правил безопасности движения требуют первостепенного внимания и исследования, что дает дополнительный инструментарий для управления транспортными процессами. Значительную роль здесь играет оперативность и достоверность поступающей информации, а также системный анализ экономических показателей, связанных с обеспечением безопасности перевозок.

Существует ряд проблем эффективного управления безопасностью движения поездов. Данные проблемы проявляются как в практической сфере, так и в области транспортно-правовой теории.

В этой связи тематика данного исследования является актуальной.

Степень научной разработанности темы исследования.

Теория и практика прокурорского надзора исследовалась в трудах С.Ж. Абдрахманова, Ж.С. Атжанова, Х.О. Алиева, М.М. Ахметжанов, С.А. Балтабаев, В.И. Баскова, С.Г. Березовской, В.Г. Бессарабова, И.С. Викторова, В.П. Виноградова, А.Ю. Винокурова, Ю.Е. Винокурова, Е.Р. Ергалиев, В.В. Гаврилова, О.А. Галустьяна, С.И. Герасимова, В.Н.

Григорьева, А.Ю. Гулягина, А.В. Ендольцевой, Е.Р. Ергашева, С.К. Журсимбаева, И.А. Жильцова, А.Х. Казариной, В.Н. Калинина, Н.Н. Карпова, К.А. Кашаева, Б.В. Коробейникова, В.Ф. Крюкова, К.Ж. Магдатова, Д.Ш. Мейрманова, А.Я. Мыцыкова, М.С. Нарикбаев, Г. Утибаев, А.М. Плешакова, А.В. Победкина, В.П. Рябцева, К.Ф. Скворцова, А.Ф. Смирнова, Н.В. Сидорова, М.Б. Смоленского, И.И. Сыдорука, П. Титова, Э.Б. Хатова, А.Чурилова, М.С. Шалумова, В.Б. Ястребова, В.Н. Яшина и других.

Названные работы, несомненно, внесли весомый вклад в развитие юридической науки, между тем, следует отметить, что исследования по вопросам теории и практики прокурорского надзора за исполнением законов о безопасности движения на железнодорожном транспорте отсутствуют.

Объектом исследования являются правоотношения, формирующиеся в ходе организации и осуществления прокурорского надзора за исполнением законов о безопасности движения на железнодорожном транспорте.

Предметом исследования является деятельность органов прокуратуры по надзору за исполнением законодательства о безопасности движения на железнодорожном транспорте, положения законов и иных нормативных правовых актов, регулирующих названную деятельность, а также теоретические разработки по теме исследования.

Целью является разработка теоретических положений и выработка предложений законодательного, организационного, методического характера, направленных на повышение эффективности деятельности органов прокуратуры по надзору за исполнением законов о безопасности движения на железнодорожном транспорте.

Для достижения цели поставлены следующие **задачи**: осветить общетеоретические основы прокурорского надзора за исполнением законов Республики Казахстан о безопасности движения на железнодорожном транспорте; изучить вопросы и проблемы деятельности прокурора при осуществлении надзора за исполнением законов Республики Казахстан о безопасности движения на железнодорожном транспорте.

Методологическая основы исследования состоит из комплекса общенаучных, частных и специальных методов познания. Основным явился общенаучный диалектический метод познания. Кроме этого, при проведении исследования применены такие методы, как анализ, синтез, обобщение, сравнение, статистический, логический, формально-юридический.

Научная новизны заключается в том, что настоящая работа является одним из первых научных исследований деятельности прокурора по надзору за исполнением законов Республики Казахстан о безопасности движения на железнодорожном транспорте, в ходе которого разработаны научные положения, имеющие теоретическое и практическое значение.

Практические рекомендации. Положения, содержащиеся в диссертации, могут найти применение в законотворческой деятельности, в том числе при совершенствовании законодательства о прокуратуре, а также в организации практической деятельности территориальных, транспортных и иных специализированных прокуроров по надзору за исполнением законов о безопасности движения на железнодорожном транспорте. Результаты исследования могут быть положены в основу научно-практических рекомендаций, методических пособий для прокурорских работников. Материалы исследования могут быть использованы в учебном процессе при изучении курсов прокурорского надзора и при повышении квалификации работников транспортной прокуратуры.

1. Предложено внести изменения в Уголовный кодекс РК в части ужесточения ответственности за причинение ущерба железнодорожной инфраструктуре.

Статью 350 УК «Умышленное приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения» изложить в следующей редакции:

«Статья 350 Умышленное приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения

1. Умышленные разрушение, повреждение или приведение иным способом в негодное для эксплуатации состояние транспортного средства, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо другого транспортного оборудования, а равно блокирование транспортных коммуникаций, если эти деяния повлекли по неосторожности причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью человека либо причинение крупного ущерба, либо нарушение нормальной работы транспорта и связи,

– наказываются штрафом в размере до пяти тысяч месячных расчетных показателей либо исправительными работами в том же размере, либо привлечением к общественным работам на срок до одной тысячи двухсот часов, либо ограничением свободы на срок до пяти лет, либо лишением свободы на тот же срок.

2. Те же деяния, повлекшие по неосторожности смерть человека,

–наказываются лишением свободы на срок от семи до девяти лет.

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

– наказываются лишением свободы на срок от восьми до десяти лет.».

2. Предложено ввести понятие «техническая безопасность железнодорожного транспорта» (безопасность технической системы) в Закон РК «О железнодорожном транспорте», означающее условия деятельности железнодорожного транспорта как технической системы,

обеспечивающие минимизацию нежелательных изменений в данной системе.

3.Национальный проект «Сильные регионы – драйвер развития страны» не предусматривает в достаточной мере развитие транспортной отрасли Казахстана. Также, учитывая постановку на утрату Государственной программы инфраструктурного развития «Нурлы Жол» на 2020-2025 годы, в Казахстане отсутствует программа развития транспортной отрасли на среднесрочную и долгосрочную перспективу. В этой связи предлагается разработать проект и утвердить Стратегию развития транспортной отрасли и отдельно по видам транспорта Республики Казахстан до 2030 года.

Апробация и внедрение результатов. Результаты исследования апробированы в 2022 году на Международной научно-практической конференции «Развитие современной юридической науки: теория и практика», г. Нур-Султан. Тема статьи «Административная ответственность за нарушения в сфере железнодорожного транспорта». С. 408-414.

Структура магистерского проекта. Работа состоит из введения, двух глав, разделенных на шесть разделов, заключения, списка использованных источников и приложений.

1. ОБЩИЕ ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ПРОКУРОРСКОГО НАДЗОРА ЗА ИСПОЛНЕНИЕМ ЗАКОНОВ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН О БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

1.1 Значение железнодорожного транспорта и дальнейшее развитие

Одним из важнейших факторов экономического роста страны является динамичное развитие и совершенствование транспортной инфраструктуры, одной из которых является – железнодорожный транспорт. В этой части правительство страны и руководство регионов стали уделять значительно больше внимания современному и перспективному развитию транспорта в Казахстане. Это подтверждается целями и задачами, а также ходом реализации государственных программ развития, в каждой из которых предусмотрены конкретные задания по совершенствованию транспортного комплекса в целом и отдельных его параметров. Значимость прокурорского надзора обусловлена масштабами железнодорожных перевозок грузов и пассажиров и ролью этого вида транспорта, как одной из главных составляющих экономики страны. Только АО «НК «Казахстан темир жолы» (КТЖ) управляет путями сообщения эксплуатационной длины более 14 тыс. км, имеет свыше 2 тыс. локомотивов, 77,2 тыс. грузовых вагонов и около 2,7 тыс. пассажирских вагонов. Ежегодно услугами АО «НК «КТЖ» пользуются 20 млн. пассажиров, грузооборот составляет 235,8 млн. т грузов. Кроме АО «НК «КТЖ» в сфере железнодорожного транспорта действуют и другие хозяйствующие субъекты. Следует отметить, что с 2001 года железнодорожная отрасль Казахстана претерпела ряд реформ по реструктуризации железнодорожного транспорта, главной целью которых

являлась передача в конкурентную среду всей обеспечивающей деятельности и создание конкурентного рынка в грузовых и пассажирских перевозках, что и повлекло появлению новых хозяйствующих субъектов. В ходе реформы железнодорожной отрасли Казахстана были достигнуты следующие промежуточные результаты:

1) выделены непрофильные виды хозяйственной деятельности и социально-бытовые активы, такие как школы и больницы, и переданы местным органам власти;

2) выделены ремонтные предприятия в конкурентный сектор;

3) осуществлено организационное и финансовое разделение пассажирских и грузовых перевозок. Начато государственное субсидирование пассажирских перевозок. На этом развитие транспортного комплекса страны не остановилось.

К основному документу, в соответствии с которым велась работа по структурной перестройке и дальнейшему развитию отрасли следует отнести «Программу по развитию транспортной инфраструктуры Республики Казахстан на 2010-2014 годы», благодаря которой:

- создано АО «КТЖ - Инфраструктура» (выполняющего функции оператора МЖС) путем реорганизации АО «НК «КТЖ» и передачи АО «КТЖ - Инфраструктура» активов, технологически необходимых для оказания услуг МЖС;

- сформирован самостоятельный грузовой перевозчик путем присоединения АО «Казтранссервис» к АО «Казтеміртранс», а также переданы ему локомотивы, задействованные в грузовом движении, и других активов, необходимых для полноценного осуществления функции Национального перевозчика грузов;

- создано АО «КТЖ - Пассажирские перевозки» путем реорганизации АО «Пассажирские перевозки» и ее дочерних организаций, передачи

локомотивов, задействованных в пассажирском движении, и других активов, необходимых для полноценного осуществления функции национального перевозчика пассажиров.

Осваивается производство запасных частей, деталей крупного литья. Ввод в эксплуатацию новых железнодорожных участков, заводов по сборке подвижного состава и производству запасных частей должны оказать непосредственное положительное влияние на состояние безопасности на железнодорожном транспорте. В связи с реформированием отрасли меняется структура управления железной дороги и структурных подразделений, возрастает потребность в сохранении высокого уровня управляемости безопасностью движения. Вместе с тем показатели аварийности на железнодорожном транспорте остаются высокими. Таким образом, в железнодорожном транспорте Казахстана в настоящее время используются технически и морально устаревшие модели подвижного состава, путевой техники, изношенные конструкции путей, устаревшие технологии ремонта. Среди других факторов, сдерживающих развитие отрасли, отмечаются: недостаточная квалификация специалистов, неконкурентные услуги, нехватка подвижного состава, высокая степень износа материальных активов отрасли (60% и выше), проблемы с сохранностью грузов при транспортировке, некачественный ремонт подвижного состава с использованием контрафактных запчастей, неполное покрытие дорожной сети электротягой.

В 2017 году заключен меморандум между Главной транспортной прокуратурой и Национальной компанией «Қазақстан темір жолы» о взаимном сотрудничестве в области образовательной и научной деятельности, переобучения сотрудников и повышения навыков работы по противодействию происшествиям на железнодорожном транспорте.

В Национальном проекте «Сильные регионы – драйвер развития страны» (далее – Национальный проект) предусмотрены ожидаемые результаты к 2025 году в транспортной отрасли:

- увеличение транзитных грузопотоков с 22,7 до 30 млн. тонн;
- улучшение позиций Казахстана с 71 до 50 в рейтинге Всемирного Банка по показателю «Эффективность логистики» (LPI).

Вместе с тем, Национальный проект не предусматривает в достаточной мере развитие транспортной отрасли Казахстана. Также, учитывая постановку на утрату Государственной программы инфраструктурного развития «Нурлы Жол» на 2020-2025 годы (далее ГПИР), в Казахстане отсутствует программа развития транспортной отрасли на среднесрочную и долгосрочную перспективу. *В этой связи предлагается разработать проект и утвердить Стратегию развития транспортной отрасли и отдельно по видам транспорта Республики Казахстан до 2030 года.*

В настоящее время в отрасли железнодорожного транспорта Казахстана сложилась непростая ситуация.

Во-первых, Национальная компания перегружена исполнением социальных обязательств, требующих отвлечение значительных финансовых ресурсов, в том числе и на содержание магистральных железнодорожных сетей (МЖС). Следует отметить, что МЖС, тарифы на услуги которой устанавливает государство, генерирует убытки. Частные перевозчики считают, что финансирование МЖС должно осуществлять государство, по аналогии с автомобильными дорогами. По экспертным данным, содержание МЖС и ее модернизация потребует от бюджета ежегодно от 200 и более млрд. тенге.

Во-вторых, государственным органом приняты нормативные правовые акты с широкой трактовкой прав частного перевозчика, что и

делается в ущерб интересам экономики и национального перевозчика (увеличивают количество маршрутов, обслуживаемых частными перевозчиками; предоставляют возможность осуществлять перевозки в экспортном направлении; по письменному обращению МИИР РК в Комитет ОСЖД сведения о перевозчиках (ТОО «DAR RAIL», ТОО «ТТТ Сервис») включены в раздел 3 Приложения 5 к СМГС и в Информационное руководство на Веб-сайте ОСЖД). Затягивания со стороны государства решения проблем национальной компании привело к тому, что крупные грузовладельцы обосновано ставят вопрос о необходимости надежного транспортно-логистического обслуживания.

На основании изложенного, *предлагается*:

- 1) оказывать системную государственную поддержку АО «НК «КТЖ». В том числе, изучить вопрос и принять решение по источникам финансирования Национального оператора МЖС;
- 2) провести расшивку узких мест транспортных узлов, включающих инфраструктуру промышленных предприятий и станций примыкания КТЖ;
- 3) продолжить дальнейшее совершенствование тарифной политики;
- 4) провести анализ регуляторного воздействия существенного дробления рынка перевозок, обозначение государственных приоритетов и ориентиров для развития бизнеса в сфере транспорта и логистики;
- 5) разработать и принять программный документ в области развития системы безопасности на железнодорожном транспорте и механизма взаимодействия с учетом института частных перевозчиков и частных операторов локомотивной тяги.

Январские события 2022 года привели к нарушению функционирования магистральной железнодорожной сети при проявлении актов терроризма, несанкционированных митингах и беспорядках. Сбрасывание на железнодорожные пути или оставление на них предметов,

которые могут вызвать нарушение движения поездов, крушение, сход, рассматриваются в первую очередь с точки зрения безопасности движения или жизнедеятельности людей. Однако, при этом наказание физическим или юридическим лицам, признанным виновной стороной, выносится несоизмеримо низкой по сравнению с фактическим ущербом. Фактически, ущерб исчисляется десятками миллионов тенге или требует времени на восстановление всей инфраструктуры, а виновная сторона отделяется только нормами административного правонарушения. Под угрозу ставится привлекательность транзитного потенциала РК, и безопасность отправления грузов в экспортном, импортном и внутриреспубликанском назначениях. Считаем необходимым ужесточить ответственность за ущерб, наносимый железнодорожной отрасли, как одному из стратегически важных инфраструктур экономики.

Предлагается внести изменения в Кодекс РК об административных правонарушениях, Закон РК «О железнодорожном транспорте» и другие нормативные правовые акты в части ужесточения ответственности за причинение ущерба железнодорожной инфраструктуре.

1.2 Цели и задачи прокурорского надзора за исполнением законов о безопасности движения на железнодорожном транспорте

В диалектике цель представляется как идеальное предвосхищение результата деятельности, а сама деятельность – как сложный процесс выдвижения и осуществления цели. [2, с.763]

В толковом словаре В.И. Даля цель определяется как конечное желание, стремление, намеренье, чего кто силится достигнуть. Цель – начало или корень дела. [3, с.248-249] Словарь русского языка С.И. Ожегова толкует цель как предмет стремления, то, что надо, желательно осуществить. [4, с.860]

С точки зрения философии, «цель – представляемое и желаемое будущее событие или состояние, осуществление которых является промежуточным причинным членом на пути к цели, которая есть антиципированное представление результата нашего действия». [5, с.506]

С позиции теории права, юридическая (правовая) цель рассматривается как идеально предполагаемая и гарантированная государством модель какого-либо социального явления, состояния или процесса, к достижению которой с помощью юридических средств стремятся субъекты правотворческой и правореализационной деятельности. [6, с.44]

Согласно статье 1 Закона РК «О прокуратуре» прокуратура от имени государства осуществляет в установленных законом пределах и формах высший надзор за соблюдением законности на территории Республики Казахстан, представляет интересы государства в суде и от имени государства осуществляет уголовное преследование. [7]

Как отмечает Б.В. Коробейников, цели прокурорского надзора – результат, на достижение которого направлена вся деятельность

прокуратуры в целом и, в частности, ее важнейшая функция – прокурорский надзор. Цели прокурорского надзора определяются статусом прокуратуры, ее местом и ролью в государстве. Названный автор пишет, что наиболее четко цели прокуратуры определены в статье 1 Закона о прокуратуре РФ. Пункт 2 этой статьи определяет, что целями прокуратуры являются:

- 1) обеспечение верховенства закона;
- 2) обеспечение единства и укрепления законности;
- 3) обеспечение защиты прав и свобод человека и гражданина;
- 4) обеспечение защиты охраняемых законом интересов общества и государства. [8, с.18]

По мнению Н.Н. Карпов пишет, что целями деятельности прокуратуры России являются обеспечение верховенства закона, единства и укрепления законности, защита прав и свобод человека и гражданина, а также охраняемых законом интересов общества и государства. [9, с.3-4]

Занимая аналогичную позицию, Б.В. Коробейникова, так как употребляемые в пункте 2 статьи 1 Закона «О прокуратуре» термины «укрепление» и «обеспечение» одновременно означают вид деятельности органов прокуратуры, то представляется более правильным в качестве целей прокуратуры определить: «верховенство закона», «единство и высокий уровень законности», «защищенность прав и свобод человека и гражданина», «защищенность охраняемых законом интересов общества и государства». [10, с.15]

Тождественных взглядов на цели прокурорского надзора придерживаются и другие исследователи. [11, с.6]

Главной же целью прокурорского надзора, по мнению А.Ф. Смирнова, является обеспечение единства понимания и укрепления законов (обеспечение режима законности). [12, с.120-121]

А.Ю. Винокуров и Ю.Е. Винокуров уже применительно к прокурорскому надзору за исполнением законов (общему надзору) также отмечают, что он был учрежден с целью обеспечения единообразного понимания и точного исполнения законов... Он направлен на то, чтобы правовые акты, издаваемые органами представительной и исполнительной власти, государственного управления, контроля, других органов, соответствовали законам и чтобы законы точно и единообразно исполнялись всеми органами независимо от их подчиненности (подведомственности), должностными лицами и гражданами. Именно в этом, по их мнению, заключается основная цель прокурорского надзора за исполнением законов. [12, с.120-121]

Поскольку прокурорский надзор за исполнением законодательства РК о безопасности движения на железнодорожном транспорте является частью прокурорского надзора, его целями можно определить: - обеспечение верховенства закона, - обеспечение единства и укрепления законности, - защиту прав и свобод человека и гражданина, - защиту охраняемых законом интересов общества и государства.

Обеспечение верховенства закона. Статья 4 Конституции Республики Казахстан [13] устанавливает, что Конституция Республики Казахстан и законы имеют верховенство на всей территории Казахстана. В правовой доктрине верховенство закона признается одним из основных принципов законности. [14, с.432] Также необходимо отметить, что верховенство закона является одним из признаков правового государства. Еще Цицероном был провозглашен принцип, по которому «под действие закона должны попадать все», а не только некоторые, «избранные граждане» (Цицерон «О законах», «О государстве»). [15, с.418]

По выражению В.Ф. Яковлева, правовое государство, как известно, прежде всего верховенство закона. [16]

Кроме того, закон, принятый верховным органом власти при строгом соблюдении всех конституционных процедур, не может быть отменен, изменен или приостановлен актами исполнительной власти. Закон принимается либо самим народом, либо депутатами, которые являются представителями всего народа и выражают соответственно общественные интересы в отличие от инструкций и приказов, издаваемых министерствами и ведомствами в своих узкоотраслевых или даже корпоративных интересах. Поэтому при расхождении ведомственных распоряжений с законом должен действовать закон. [17, с.434-435]

Современной теорией государства сформулированы основные постулаты этого принципа. Прежде всего, он выражается в том, что ни один государственный орган, ни одно должностное лицо, никакие коллектив, государственная или общественная организация, ни один человек не освобождается от обязанности подчиняться закону. Подчеркивается, что формирование и существование правового государства предполагают установление не только формального, но и реального господства закона во всех сферах жизни общества, расширение сферы его прямого воздействия на общественные отношения. [18, с.138]

Легальное закрепление этого постулата можно найти и в ряде законодательных актов. Например, согласно пунктом 4 статьи 13 Конституционного закона «О Парламенте Республики Казахстан и статусе его депутатов» [19] законы Республики, постановления Парламента и его Палат не должны противоречить Конституции Республики. Постановления Парламента и его Палат не должны противоречить законам.

В соответствии с пунктом 4 статьи 2 Закона РК «О местном государственном управлении и самоуправлении в Республике Казахстан» [20] законодательство Республики Казахстан о местном государственном управлении и самоуправлении основывается

на Конституции Республики Казахстан и иных нормативных правовых актов Республики Казахстан.

Применительно к целям прокурорского надзора за исполнением законодательства Республики Казахстан о безопасности движения на железнодорожном транспорте верховенство закона выражается особенно в обеспечении органами прокуратуры соответствия законам актов органов государственной исполнительной власти и местного самоуправления.

Основной задачей прокурорского надзора в данном направлении является осуществление надзора за безопасностью движения на железнодорожном транспорте. Обеспечение безопасности движения приобретает особое значение для сохранения конкурентоспособности железнодорожного транспорта на внутреннем рынке перевозок и для выхода отечественных перевозчиков на международный транспортный рынок. Причины нарушений правил безопасности движения требуют первостепенного внимания и исследования, что дает дополнительный инструментарий для управления транспортными процессами. Значительную роль здесь играет оперативность и достоверность поступающей информации, а также системный анализ экономических показателей, связанных с обеспечением безопасности перевозок.

Понятие «безопасность» это – состояние защищенности жизненно важных интересов личности, общества и государства от внутренних и внешних угроз. Данное определение требует дополнения. Более адекватным, наверное, будет определение безопасности как условия существования любых объектов, при котором исключается нанесение вреда и причинение ущерба, или же они минимизируются.

По отношению к вопросам техники безопасности используются, как правило, три понятия: безопасность движения; безопасность эксплуатации; безопасность ОТИ (обеспечение транспортной безопасности) и

ТС(технические средства) от АНВ (акт незаконного вмешательства). Именно третье из них и положено в основу определения транспортной безопасности.

Чтобы понятие «транспортная безопасность» приобрело характер родового, необходимо более четко определить его границы, включив такие составляющие, как безопасность железнодорожного и дорожного движения, авиационная безопасность, безопасность полетов, безопасность мореплавания и другие виды безопасности, связанные с транспортной деятельностью.

Адекватное определение транспортной безопасности предлагают О.Е. Трофимов, Н.А. Духно, В.М. Корякин: ТБ это – состояние защищенности ОТИ и ТС, а также участников транспортного процесса (пассажиров, персонала и т.д.), окружающей среды от угроз природного, техногенного, антропогенного характера и АНВ, что и надлежит отразить в законе. [16]

Следует ввести понятие «техническая безопасность железнодорожного транспорта» (безопасность технической системы), означающее условия деятельности железнодорожного транспорта как технической системы, обеспечивающие минимизацию нежелательных изменений в данной системе.

Это важно, принимая во внимание, что большая часть железнодорожных транспортных происшествий связана с технологическими процессами транспорта, а также со служебной деятельностью персонала, и одно из важнейших направлений обеспечения безопасности – повышение надежности технических средств, безопасности движения и качества деятельности персонала.

На текущем этапе железные дороги в целом и сложившаяся система менеджмента безопасности движения в частности столкнулись с рядом трудностей:

1) возросшей организационной сложностью холдинга и автономностью входящих в него организаций (создание дочерних и зависимых обществ, независимых компаний);

2) противоречиями между новыми инициативами и традиционными методами управления, зачастую репрессивного характера, что не всегда позитивно сказывается на мотивационных аспектах обеспечения безопасности движения.

Значительного развития требуют и применяемые подходы, связанные с менеджментом риска для безопасности движения, особенно в части повышения прогноза и точности оцениваемых рисков.

Сложная ситуация складывается с качеством поставляемого на казахстанские железные дороги подвижного состава и прочих технических средств, что негативно влияет на уровень безопасности движения поездов.

Целесообразно выделить два основных фактора, определяющих уровень риска для безопасной работы железнодорожного транспорта:

1) формирование новой структуры функционирования железнодорожного транспорта. Организационное и имущественное разделение перевозчика и предприятий – производителей технических средств железнодорожного транспорта не позволяет им взаимодействовать в старых формах, в то время как новые формы пока недостаточно «обкатаны»;

2) формирование конкурентного рынка оперирования подвижным составом, приток капитала в данный бизнес и увеличение спроса на вагоны.

В связи с этим принципиально важно решать задачи управления безопасностью во взаимосвязи со стадиями жизненного цикла конкретной продукции. [38]

Таким образом, можно отметить, что существует ряд проблем эффективного управления безопасностью движения поездов. Данные

проблемы проявляются как в практической сфере, так и в области транспортно-правовой теории.

1.3 Правовое регулирование прокурорского надзора за исполнением законов о безопасности движения на железнодорожном транспорте

Законодательство о безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта: Конституция Республики Казахстан, Закон Республики Казахстан от 08 декабря 2001 года № 266 «О железнодорожном транспорте», приказы Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 30 января 2015 года № 83 «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 26 марта 2015 года № 334 «Об утверждении Правил безопасности на железнодорожном транспорте», от 21 января 2015 года № 32 «Об утверждении Правил прекращения железнодорожного сообщения по железнодорожным путям, являющимся государственной собственностью», действующие нормативные правовые акты, локальные акты АО «НК «КТЖ», детализирующие вопросы деятельности железнодорожного транспорта и т.д.

Закон Республики Казахстан «О железнодорожном транспорте» регулирует общественные отношения между перевозчиками, участниками перевозочного процесса, государственными органами, пассажирами, отправителями, получателями, грузоотправителями, грузополучателями, другими физическими и юридическими лицами при осуществлении перевозки пассажиров, багажа, грузов, грузобагажа и почтовых отправлений железнодорожным транспортом. Согласно пункту 58 статьи 1 Закона Республики Казахстан «О железнодорожном транспорте» железнодорожный транспорт — вид транспорта, обеспечивающий перевозки по железнодорожным путям. Следует отметить, что в отличие от российского

законодательства, где отдельные виды деятельности на железнодорожном транспорте подлежат лицензированию, деятельность железнодорожного транспорта Республики Казахстан не регулируются лицензионным законодательством. [21] Хотя до 2010 года отдельные его виды (перевозка опасных грузов по железным дорогам, перевозка пассажиров, багажа и грузобагажа, ремонт подвижного железнодорожного транспорта и др.) подлежали обязательному лицензированию. Принятие такого решения было вызвано снижением административных барьеров для предпринимательского сектора, в части осуществления ими своей деятельности в сфере данного вида транспорта. Согласно Закону РК «О железнодорожном транспорте» объектами технического регулирования являются железнодорожный транспорт, железнодорожные пути, железнодорожные станции, вокзалы и иные объекты участников перевозочного процесса, связанные с железнодорожными перевозками, а также процессы их жизненного цикла. Подтверждение соответствия продукции, относящейся к деятельности железнодорожного транспорта, осуществляется в соответствии с законодательством Республики Казахстан (ст. 11 Закона). Владельцы инфраструктур названного транспорта должны иметь сертификат соответствия или декларацию о соответствии установленным требованиям, элементы. Технические средства и специальные программные средства, используемые для организации перевозочного процесса, штат квалифицированных работников. Железнодорожные пути должны проходить проверку технического состояния, а железнодорожный подвижной состав и контейнеры отвечать требованиям стандартов, правилам и нормам, в том числе Правилам технической эксплуатации железнодорожного транспорта. Глава 2 Закона «О железнодорожном транспорте» регламентирует организацию обеспечения безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, компетенцию

соответствующих государственных органов, в том числе в части контроля, обязанности владельцев инфраструктур, перевозчиков, грузоотправителей, а также других участников перевозочного процесса. [21] Так, согласно статье 30 этого Закона, участники перевозочного процесса обязаны выполнять требования безопасности, установленные в технических регламентах, и обеспечить безопасные условия для жизни и здоровья человека, проезда пассажиров, а также соблюдение требований безопасности движения по магистральным, станционным и подъездным путям. Безопасность в сфере железнодорожного транспорта обеспечивается комплексом организационных и технических мероприятий, направленных на защиту жизни и здоровья человека, охрану окружающей среды, создание условий безаварийной работы участников перевозочного процесса, содержание в исправности магистральной железнодорожной сети, подвижного состава железнодорожных путей, сооружений, оборудования, механизмов и приспособлений, а также устранение последствий возможных аварий. В соответствии со статьей 14 Закона Республики Казахстан «О железнодорожном транспорте» утверждены Правила безопасности на железнодорожном транспорте. Согласно этим Правилам не соблюдение мер безопасности на железнодорожном транспорте могут привести к следующим последствиям: крушению, аварии, особому случаю брака в работе, случаю брака в работе, затруднению в работе, к прочим нарушениям безопасности движения. [22]

Согласно пункту 4 данного Правила участники перевозочного процесса, вспомогательные службы железнодорожного транспорта, осуществляющие деятельность в сфере железнодорожного транспорта, независимо от формы собственности в пределах своей компетенции обеспечивают безопасность перевозочного процесса (далее - безопасность движения) и соблюдение требований

действующего законодательства

Республики Казахстан

в сфере железнодорожного транспорта.

Участники перевозочного процесса, вспомогательные службы железнодорожного транспорта должны обеспечивать:

- 1) безопасные условия для жизни и здоровья человека, проезда пассажиров;
- 2) безопасность перевозок грузов, багажа и грузобагажа;
- 3) безопасность движения при эксплуатации, содержании, ремонте, сервисном обслуживании подвижного состава, стрелочных переводов, железнодорожных путей и технических средств железнодорожного транспорта;
- 4) охрану объектов железнодорожного транспорта, находящихся в их ведении, согласно Перечню грузов, подлежащих сопровождению военизированной охраной при перевозке железнодорожным транспортом, утвержденных приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 10 ноября 2005 года № 344-І;
- 5) экологическую безопасность;
- 6) противопожарную безопасность;
- 7) санитарно-эпидемиологическую безопасность. [22]

При возникновении аварийной ситуации в процессе перевозки опасных грузов, участники перевозочного процесса обеспечивают немедленную отправку указанных аварийно-спасательных служб на место происшествия.

Пожарная безопасность обеспечивается:

- 1) организацией контроля за погрузкой, сортировкой и выгрузкой опасных грузов, в части соблюдения мер пожарной безопасности, а также за подготовкой подвижного состава под погрузку указанных грузов;

2) соблюдением установленного противопожарного режима, недопущением к работе лиц, не прошедших инструктаж по соблюдению мер пожарной безопасности;

3) проведением периодических осмотров территории, зданий, производственных и служебных помещений с целью контроля за содержанием путей эвакуации, противопожарных преград, разрывов, подъездов и дорог, средств пожаротушения (гидрантов, внутренних пожарных кранов, огнетушителей) и принятием срочных мер по устранению обнаруженных нарушений и недостатков;

4) исправным содержанием, постоянной готовностью к действию установок пожаротушения, пожарной сигнализации, оповещения и связи.
[22]

Не соблюдение мер обеспечения безопасности движения на железнодорожном транспорте в зависимости от последствий подразделяются (классифицируются) по следующим видам нарушений безопасности движения:

- 1) крушение;
- 2) авария;
- 3) событие;
- 4) инцидент.

Более подробно каждый вид расписывается в указанных Правилах обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте.

В соответствии с пунктом 16 Правил перевозчики разрабатывают и внедряют систему управления безопасностью, которая включает перечисленные в Правилах соответствующие требования.

Область действия системы управления безопасностью движения охватывает управленческие и производственные процессы, и распространяются на всех перевозчиков.

В соответствии с главой 5 Закона «О железнодорожном транспорте» трудовые отношения и дисциплина работников железнодорожного транспорта, безопасность обеспечивается посредством требований к работникам, деятельность которых связана с движением поездов и маневровой работой имеются ввиду профессиональный отбор, медицинские осмотры (предрейсовые, предсменные и проч.) и освидетельствование на установление факта употребления алкоголя, наркотиков, повышение квалификации, проверка знаний должностных инструкций, проведение аттестаций. В отличие от российской модели законодательства, где до настоящего времени на работников железнодорожного транспорта распространяется устав железнодорожного транспорта, в Казахстане Устав был отменен с принятием 08 декабря 2011 года Закона «О железнодорожном транспорте». Данный Закон регулирует общественные отношения между перевозчиками, участниками перевозочного процесса, государственными органами, пассажирами, отправителями, получателями, грузоотправителями, грузополучателями, другими физическими и юридическими лицами при осуществлении перевозки пассажиров, багажа, грузов, грузобагажа и почтовых отправлений железнодорожным транспортом.[21] Законом Республики Казахстан «О гражданской защите» для максимально возможного снижения риска, потерь и ущерба при возникновении чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера одним из защитных мероприятий на транспорте является усовершенствование систем коммуникаций для обеспечения безопасности транспорта и предотвращения чрезвычайных ситуаций на транспорте. Местные представительные и исполнительные органы ответственны за предупреждение и ликвидацию чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера на соответствующей территории. Эти органы в соответствии с вышеуказанным законом организуют мероприятия по

предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций местного масштаба, участвуют в расследовании аварий, бедствии катастроф, приведших к возникновению чрезвычайных ситуации, обеспечивают в соответствии с утвержденными бюджетными назначениями исполнение местного бюджета по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций, обеспечивают в пределах своей компетенции социальную защиту населения и работников, пострадавших вследствие чрезвычайных ситуаций, осуществляют после ликвидации чрезвычайных ситуаций мероприятия по оздоровлению окружающей среды, восстановлению хозяйственной деятельности организаций и граждан. Подпунктом 38 Закона «О гражданской защите» контроль в области пожарной безопасности в подземных сооружениях шахт, рудников, копей, на открытых угольных разрезах, на территории лесов и тугайных массивов, а также на воздушном, железнодорожном, морском и внутреннем водном транспорте осуществляется соответствующими уполномоченными органами Республики Казахстан. [26]

Кодексом Республики Казахстан об административных правонарушениях предусмотрена ответственность за нарушение Правил, обеспечивающих безопасность движения на железнодорожном транспорте (ст. 559 КоАП РК), нарушение правил использования средств железнодорожного транспорта (ст. 560 КоАП РК); эксплуатация железнодорожного подвижного состава и городского рельсового транспорта без государственной регистрации или перерегистрации (ст. 561 КоАП РК); повреждение транспортных средств общего пользования и их внутреннего оборудования (ст. 562 КоАП РК); нарушение правил перевозок пассажиров, багажа и грузов (ст. 571 КоАП РК); нарушение правил пожарной безопасности на транспорте (ст. 589 КоАП РК). [27] Статья Глава 14 УК РК предусматривает уголовную ответственность за нарушение правил

безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта; недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями, допуск к управлению транспортным средством лица, находящегося в состоянии опьянения; умышленное приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения; нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта; самовольная без надобности остановка поезда и нарушение действующих на транспорте правил. [28]

Законом Республики Казахстан «О железнодорожном транспорте» определены функции государственного органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта в сфере обеспечения безопасности: правовое и техническое регулирование, в том числе классификации, порядка служебного расследования и учета транспортных происшествий, разработку государственной политики, государственный контроль (надзор) за обеспечивающим в соответствии с утвержденными бюджетными назначениями исполнение местного бюджета по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций, обеспечивают в пределах своей компетенции социальную защиту населения и работников, пострадавших вследствие чрезвычайных ситуаций, осуществляют после ликвидации чрезвычайных ситуаций мероприятия по оздоровлению окружающей среды, восстановлению хозяйственной деятельности организаций и граждан. [21]

Согласно законодательству о железнодорожном транспорте государственный контроль (надзор) на железнодорожном транспорте осуществляется Комитетом транспорта Министерства индустрии и инфраструктурного развития, его структура и функции определяются МИИР РК. Согласно положению МИИР РК, Министерство – является центральным исполнительным органом Республики Казахстан, осуществляющим руководство в области транспорта, коммуникаций, связи,

информатизации, контроля за информатизацией государственных услуг и координации деятельности центров обслуживания населения, а также в пределах, предусмотренных законодательством, - межотраслевую координацию.

Основными задачами министерства в сфере его деятельности являются:

- 1) участие в разработке и реализации государственной политики в области транспорта и коммуникаций;
- 2) осуществление межотраслевой координации в области транспорта и коммуникаций;
- 3) обеспечение безопасности транспорта и процессов его жизненного цикла для жизни и здоровья человека и окружающей среды;
- 4) осуществление международного сотрудничества в области транспорта и коммуникаций;
- 5) разрабатывает правила перевозок пассажиров, багажа, грузов, грузобагажа и почтовых отправлений;
- 6) разрабатывает порядок регистрации подвижного состава, определяет порядок и меры обеспечения обязательств по договорам на организацию перевозок и (или) выполнение услуг, связанных с перевозкой;
- 7) утверждает перечень грузов, подлежащих сопровождению военизированной охраной при перевозке железнодорожным транспортом;
- 8) утверждает порядок награждения работников железнодорожного транспорта знаком профессионального отличия;
- 9) определяет порядок предоставления услуг экспедитора, определяет порядок деятельности операторов вагонов (контейнеров);
- 10) определяет порядок предоставления услуг локомотивной тяги, утверждает Правила технологического взаимодействия участников перевозочного процесса, утверждает перечень операций, входящих в услуги

магистральной железнодорожной сети, по согласованию с государственным органом, осуществляющим руководство в сферах естественных монополий и на регулируемых рынках;

11) утверждает перечень операций, входящих в услуги подъездных путей, по согласованию с государственным органом, осуществляющим руководство в сферах естественных монополий и на регулируемых рынках;

12) утверждает Правила эксплуатации подъездных путей, утверждает правила по определению размера, режима пользования землями охранных зон и использования земель для нужд железнодорожного транспорта в полосе отвода;

13) устанавливает порядок осуществления контроля за соблюдением перевозчиками правил перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа;

14) определяет требования к режиму работы, а также порядок открытия и закрытия железнодорожных станций для выполнения всех или отдельных операций;

15) определяет требования по профессиональной подготовке и здоровью к работникам железнодорожного транспорта, непосредственно связанным с движением поездов, определяет порядок и условия прицепки и курсирования подвижного состава в составе пассажирских поездов;

16) устанавливает перечень должностей (профессий), порядок определения уровня профессиональной подготовки в соответствии с квалификационными требованиями, предъявляемыми к должности (профессии), квалификационные требования, предъявляемые к должности (профессии);

17) утверждает перечень объектов железнодорожного транспорта, находящихся в ведении перевозчика и оператора магистральной железнодорожной сети, подлежащих охране;

18) определяет перечень запаса материальных и технических средств, необходимых для устранения последствий чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера и иные функции и задачи. [29]

В структуре МИИР РК осуществляет свою деятельность Комитет транспорта. На Комитет, в частности возложены специальные исполнительные и контрольно-надзорные функции в области транспорта, за исключением воздушного. Названным Положением обозначены основные задачи Комитета, а именно, государственный контроль за обеспечением безопасной эксплуатации и деятельностью на всех видах транспорта, кроме воздушного и трубопроводного, а также в пределах своей компетенции, осуществление государственного регулирования деятельности в сфере транспортных услуг, в частности контроль за обеспечением безопасной эксплуатации и деятельностью на всех видах транспорта, за исключением воздушного, обеспечением безопасности движения на железнодорожном транспорте, в том числе на магистральных, станционных и подъездных железнодорожных путях и др.

Нарушения, допускаемые Комитетом транспорта, в том числе и его органами, а именно:

- сотрудники надзорных органов не отвечают квалификационным требованиям;
- не принимаются меры к лицам, виновным в нарушении правил безопасности, представляющим недостоверные сведения о безопасности.

Не используются полномочия, в частности выдача предписаний. Нередко изложенная в предписаниях информация о нарушениях не соответствуют сведениям, указанным в акте проверки, отсутствуют ссылки на законодательство, инструкции, правила, которые были нарушены, не разъясняются последствия неисполнения предписаний, установленные в них сроки, отведенные для устранения нарушений не реальны.

Отсутствует контроль за исполнением, а при неисполнении предписаний нарушители остаются безнаказанными. Контроль осуществляется только путем получения ответов от руководителей предприятий.

Представители Комитета в работе комиссии по служебному расследованию не участвуют, учет транспортных происшествий должным образом не проводится, в результате чего, на железных дорогах Казахстана факты укрытия Правил нарушений безопасности на железнодорожном транспорте приобрели системный характер. Не обеспечивается контроль исполнения Правил проверки соблюдения требований безопасности движения на магистральных, станционных и подъездных путях. Распространена практика увода от административной ответственности виновных должностных лиц. При принятии заявок на регистрацию подвижного состава документы, представляемые собственником вагонов, рассматриваются формально, не проверяется достоверность отраженной в них информации (о выполнении капитального и других видов ремонта) - в результате используются неотремонтированные вагоны, что приводит к авариям и т.д.

Изучение судебных решений и актов прокурорской проверки свидетельствуют о следующих типичных нарушениях, допускаемых структурными подразделениями АО «Национальная компания «Казахстан темир жолы»:

- факты транспортных происшествий скрываются от учета, нарушаются сроки направления информации о них в уполномоченный орган, некачественно проводятся служебные расследования;
- предприятия железнодорожного транспорта открывают для постоянной эксплуатации новые железнодорожные линии, строительство которых ведется без согласования с органом исполнительной власти, что

является нарушением п. 2 ст. 68 Закона Республики Казахстан «Об архитектурной, градостроительной и строительной деятельности в Республике Казахстан»;

- объекты железнодорожного транспорта как объекты повышенной опасности в необходимых случаях не ограждаются. Предписания органов государственного транспортного контроля не исполняются;

- используются узлы, агрегаты, элементы инфраструктуры при отсутствии сертификатов соответствия либо их срок действия истек; - железнодорожные пути общего пользования не отвечают установленным требованиям. Приемка в эксплуатацию отремонтированных путей проводится без выполнения комплекса необходимых работ. Капитальные ремонты путей проводятся без проектно-сметной документации, с нарушением технологии (п. 10 ст. 68 законодательства об архитектурной, градостроительной и строительной деятельности в Республике Казахстан);

- в нарушение требования ст. 9 Закона «О железнодорожном транспорте», к участию в перевозочном процессе допускается подвижной состав без государственной регистрации, а также с истекшим сроком службы;

- не организована надлежащим образом работа по продлению сроков подвижного состава и технических средств железнодорожного транспорта. Нарушения законодательства о безопасности наиболее распространены в путевом, локомотивном и вагонном хозяйствах предприятий железнодорожного транспорта.

Имеет место эксплуатация дефектных рельсов, выявленные дефектные рельсы не меняются, ввиду отсутствия запаса новых. Выявленные дефекты содержания скрываются. Низок уровень текущего содержания пути из-за недостаточной оснащенности дистанций техническими средствами, в связи с неукomплектованностью их штата; - на отдельных дорогах планы

капитального и среднего ремонта или вовсе не выполняются, или выполняются с нарушением установленных сроков. Многие участки, принятые дистанциями пути с высокой оценкой ремонта, оказываются с большими недоделками. Практике известны случаи, когда ремонт не производился вовсе, тем не менее, документально были оформлены как выполненные.

Предрейсовые медицинские осмотры проводятся формально, в нарушение действующего трудового законодательства, работники, деятельность которых связана с движением поездов и маневровой работой, не проходят аттестацию, предусматривающую проверку знаний установленных правил; - руководство дорог не обеспечивает повышение квалификации машинистов локомотивов, машинистами избирательно посещаются технические занятия, а в отдельных случаях и вовсе их не посещают, превышение скоростного режима движения на ограниченных участках магистральной сети. Все эти другие допускаемые ими нарушения Правил технической эксплуатации создают угрозу безопасности движения, приводит к гибели людей; - обслуживание и ремонт не всегда проводятся качественно и в полном объеме, нарушаются их сроки. Отсутствуют приборы по контролю за техническим состоянием и качеством ремонта локомотивов; тяговый подвижной состав эксплуатируется с нарушением норм периодичности и текущего ремонта и технического обслуживания. В результате снижения качества ремонта увеличилось количество непланового ремонта, допускаются факты включения под пассажирские поезда тяговой подвижной составной с неисправной системой тормозного оборудования.

В вагонном хозяйстве:

- скрываются случаи повреждения вагонов от учета, не составляются акты соответствующей формы, эти случаи не расследуются;

- нарушается технология ремонта и технического обслуживания вагонов, что приводит к повторному ремонту в течение гарантийного срока;
- выгрузка грузов из вагонов производится способами, приводящим к их повреждениям;
- не соблюдаются правила размещения и крепления грузов, отсутствует весовой контроль;
- допуск к следованию вагона в организованном составе с неисправной системой автосцепного устройства, некачественный осмотр, и др.

Завершая главу исследования следует отметить, что вышеприведенные типичные случаи нарушения законодательства свидетельствуют о значимости и важности прокурорского надзора в сфере безопасности железнодорожного транспорта. И от профессионализма прокурорской деятельности зависит многое.

2. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПРОКУРОРА ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ НАДЗОРА ЗА ИСПОЛНЕНИЕМ ЗАКОНОВ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН О БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

2.1 Полномочия прокурора по надзору за исполнением законов о безопасности движения на железнодорожном транспорте

Прокурорами проверка проводится в территориальных органах государственного транспортного контроля, а также АО «НК «Казахстан темир жолы» и его дочерних организациях, на предприятиях, использующих промышленный железнодорожный транспорт всех форм собственности. К источникам информации о нарушениях законодательства относятся: статистическая и иная официальная информация органов государственной власти, сообщения и отчеты транспортных происшествиях, случаях травматизма, обращения и жалобы граждан, отчетность предприятий железнодорожного транспорта (книги, журналы и т.д.), в которых фиксируются факты нарушений правил движения и эксплуатации подвижного состава, сведения о проводимых ремонтах, браке в работе и др., материалы уголовных дел о преступлениях, связанных с нарушениями правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, преступлениях террористического характера, дел об административных правонарушениях, гражданских дел, прокурорских проверок, служебного расследования транспортных происшествий, информация правоохранительных органов, сообщения СМИ и в Интернете. [30]

Проверку применения законодательства направленного на обеспечение безопасности движения необходимо начать с уполномоченного

государственного органа, которым в соответствии с Законом «О железнодорожном транспорте» является МИИР в числе его структурных подразделений. Основным вопросом проверки в управлениях Комитета транспорта является оценка эффективности их деятельности при осуществлении контрольных функций за состоянием безопасности на железнодорожном транспорте. В связи с этим, проверяющему прокурору необходимо выяснить следующие вопросы:

- обеспечивается ли в структурных подразделениях Комитета транспорта исполнение Правил проверки соблюдения требований безопасности движения на магистральных, станционных и подъездных путях в части проведения ежемесячных проверок, составлялись ли по результатам проверок соответствующие документы, приобщались ли необходимые материалы, направлялись ли материалы об авариях в соответствующие органы, какие принимались меры по устранению выявленных нарушений, качество, полнота и своевременность устранения нарушений, контроль за их исполнением, полнота и сохранность материалов проверок;

- обеспечивается ли органами транспортного контроля, согласно Закону РК «О железнодорожном транспорте» учет допущенных нарушений безопасности на сети железных дорог, надлежащая квалификация происшествий (крушение, аварии, особые случаи брака в работе и др.);

- производятся ли сотрудниками органов транспортного контроля выезды на места транспортных происшествий, а также их расследование согласно пп. 31 п. 3 статьи 14 Закона РК «О железнодорожном транспорте»;

[21]

- необходимо изучить материалы по регистрации подвижного состава, своевременно ли производится регистрация и перерегистрация подвижного состава, истребованы ли все необходимые при этом документы. Выявлялись

ли уполномоченным органом факты эксплуатации подвижного состава, не прошедшего государственную регистрацию, принятые им меры;

- выяснить имеются ли планы совместных проверок органов транспортного контроля и ревизорских служб, а также планы действий в случаях чрезвычайных происшествий;

- определить насколько соответствуют мероприятия, отраженные в планах, фактической ситуации в регионах, предусмотрены ли в этих планах проверки предприятий, на долю которых приходится наибольшее число браков;

- определить состояние контроля за устранением недостатков; фактическое устранение выявленных нарушений, для чего необходимо провести контрольные проверки в проверенных субъектах;

- необходимо перепроверить фактическое исполнение принятых инспекциями транспортного контроля мер по приостановлению от эксплуатации железнодорожной техники, отдельных участков пути. Это можно сделать путем направления запроса в единый информационный вычислительный центр о предоставлении сведений по конкретно запрашиваемым вагонам, технике;

- изучить административную практику органов Комитета транспорта, соответствие административных материалов требованиям КоАП РК полнота взыскания административных штрафов;

- определить имеются ли факты избирательного подхода при назначении административных санкций по одним и тем же правонарушениям, сопряженные с проявлениями коррупции;

- установить нет ли фактов необоснованного освобождения виновных лиц от ответственности.

Следует уделять внимание и исполнению законодательства владельцам транспортной инфраструктуры, обеспечивающими перевозочный процесс.

При проверке целесообразно проводить с участием специалистов в подразделениях транспортной инфраструктуры по функциональному принципу: путевом, локомотивном, вагонном и др. Прокуроры проверяют соблюдение законодательства об обеспечении безопасности, сертификации. Необходимо ввести в практику привлечение в качестве специалистов работников профильных вузов, НИИ железнодорожного транспорта. На практике в основном привлекаются сотрудники транспортного контроля. В деятельности ревизорского аппарата по безопасности движения, которые в каждом отделении дороги функционируют такие отраслевые службы. Основная задача этой службы, выявление нарушений правил безопасности движения в каждом хозяйстве перевозок.

При проверке деятельности этих служб предлагается изучить следующие вопросы:

- анализ состояния безопасности движения в целом по хозяйству, разработчиком которого является Ревизорский аппарат по безопасности движения;
- планы организационных мероприятий ревизорского аппарата, какие меры ими принимаются по выявленным нарушениям в том или ином хозяйстве движения, эффективность проводимых ими проверок;
- по каждому ли случаю ревизорским аппаратом принято участие в расследовании нарушений правил безопасности движения, законность выданного ими заключения;
- направляются ли ревизорским аппаратом материалы служебного расследования в территориальные инспекции транспортного контроля.

По результатам проверки этих двух органов - государственного и отраслевого контроля, проверяющий прокурор будет уже иметь наглядное представление о состоянии законности вверенном регионе в сфере обеспечения безопасности движения. В путевом хозяйстве при проверке указанных вопросов необходимо использовать данные промеров вагонов путеизмерителей. Неудовлетворительное техническое состояние железнодорожных путей во многом обусловлено их несвоевременным и некачественным ремонтом. На отдельных дорогах планы капитального и среднего ремонта или вовсе не выполняются, или выполняются с нарушением установленных. Важнейшей причиной задержек в ликвидации деформации земляного полотна является недостаточная техническая оснащённость путевых машинных станций (ПМС). Недоброкачественный ремонт пути обуславливается также плохой подготовкой к этим работам ПМС, несвоевременной подачей и отправлением рабочих поездов, следующих для ремонтных работ и др. Неудовлетворительное содержание и ремонт железнодорожного полотна и, как следствие, плохое его техническое состояние влекут выдачу внеплановых предупреждений о снижении скорости движения поездов. Несвоевременная замена изношенных рельсов, шпал, неисправных стрелочных переводов, накладок, вследствие недопоставки их, а также срывов и перебоев в снабжении ими, также негативно влияют на обеспечение безопасности движения поездов.

Немаловажным является работа Рельсосварочного поезда, расположенного на станции Курорт Боровой, в связи с чем, Кокшетаускому транспортному прокурору следует в обязательном порядке проверять технологию изготовления рельсов.

Для успешной реализации проверки в путевых хозяйствах перевозок необходимо:

- провести беседы с работниками предприятий (машинисты, путейцы и др.) на предмет получения оперативной информации о невыполненных ремонтных работах, хищении материалов, а также об участках железной дороги, представляющих особую угрозу безопасности движения. Сотрудников правоохранительных органов, привлеченных к проверке, также необходимо ориентировать на проведение соответствующих оперативных мероприятий;

- проверить полноту поступления материалов верхнего строения пути на материальные базы, правильность оформления актов приемки, источники поставок и дальнейшее движение товаров;

- исполнение планов ремонта путей, качество проведения технических осмотров, своевременность устранения недостатков; Имеются ли факты эксплуатации магистральных и станционных путей с просроченными сроками ремонта. Длина таких путей;

- обеспеченность предприятий путевого хозяйства необходимыми материалами (наличие соответствующего запаса), нет ли фактов срывов ремонтных работ из-за несвоевременной поставки, недопоставок либо поставки товаров ненадлежащего качества;

- какие материалы используются для производства ремонта и строительства путей (старогодние, новые), их соответствие установленным стандартам;

- имеются ли факты привлечения к строительным и ремонтным работам организаций, не имеющих опыта работы, лицензий, трудовых ресурсов и материально-технической базы;

- производятся ли мероприятия по ограждению магистральных путей от выхода скота;

- обратить внимание на факты укрытия со стороны должностных лиц путевого хозяйства браков в работе, порчи подвижного состава и т.д.

- проверить состояние искусственных сооружений в поднадзорном регионе. Результаты проведенного анализа указывают на типичные причины имеющихся проблем в вагонном хозяйстве:

- неудовлетворительное техническое состояние вагонного парка (кузовов, колесных пар, букс, автосцепок, тормозов, электрооборудования и др. устройств);

- поверхностный осмотр вагонов. Вывод на линию неисправных вагонов происходит также в результате нарушения технологии их осмотра на путях технического осмотра (ПТО), что приводит к задержке отправления поездов. В некоторых случаях осмотрщики вагонов в целях экономии времени на отведенные нормативы, проверяют вагоны лишь в части неисправности ходовых частей (колесных пар, букс, автосцепок, тормозов и др.), не уделяя должного внимания техническому состоянию вагонов в целом;

- недоброкачественный ремонт вагонов в депо и вагоноремонтных заводах. Не всегда соблюдаются требования технологического процесса при техническом обслуживании вагонов, текущем (ТР-1, ТР-2), деповском (ДР), ДР), капитальном (КР) и капитально-восстановительном (КВР) ремонтах. Проверка вагонно-эксплуатационного хозяйства.

На предприятиях вагонно-эксплуатационного хозяйства необходимо проверить и осветить следующие вопросы:

- состояние безопасности движения, количество браков, допущенных по вине работников эксплуатации, в том числе браков отнесенных по учету;

- с целью выявления браков скрытых от учета изучить акты, касающиеся вопросов безопасности движения, приказы о наказании за нарушения технологического процесса, протокола по разборам браков в поездной и маневровой работе, затруднений в работе;

- исполнение нормативов личного участия в обеспечении безопасности движения поездов руководителями и инструкторским составом;

- фактическое выполнение указаний курирующих ревизоров по безопасности вагонного хозяйства (ЦРБВ, РБВ);

- проверить укомплектование штата работников основных профессий и состояние дисциплины;

- совместно со специалистами Комитета транспорта и Департамента безопасности движения АО «НК «КТЖ» организовать контрольные проверки вагонов, после осмотра и дачи заключения бригадами осмотрщиков с обязательным составлением актов. В случае выявления нарушений угрожающих безопасности движения принимать незамедлительные меры по отцепке неисправных вагонов;

- проверить укомплектованность депо необходимым количеством запасных частей и смазочных материалов;

- обратить внимание на факты укрытия со стороны должностных лиц путевого хозяйства браков в работе, порчи подвижного состава и т.д.

- проверить состояние искусственных сооружений в поднадзорном регионе.

Результаты проведенного анализа указывают на типичные причины имеющих проблем в вагонном хозяйстве:

- неудовлетворительное техническое состояние вагонного парка (кузовов, колесных пар, букс, автосцепок, тормозов, электрооборудования и др. устройств);

- поверхностный осмотр вагонов. Вывод на линию неисправных вагонов происходит также в результате нарушения технологии их осмотра на путях технического осмотра (ПТО), что приводит к задержке отправления поездов. В некоторых случаях осмотрщики вагонов в целях

экономии времени на отведенные нормативы, проверяют вагоны лишь в части неисправности ходовых частей (колесных пар, букс, автосцепок, тормозов и др.), не уделяя должного внимания техническому состоянию вагонов в целом;

- недоброкачественный ремонт вагонов в депо и вагоноремонтных заводах. Не всегда соблюдаются требования технологического процесса при техническом обслуживании вагонов, текущем (ТР-1, ТР-2), деповском (ДР), капитальном (КР) и капитально-восстановительном (КВР) ремонтах.

Проверка вагонно-эксплуатационного хозяйства.

На предприятиях вагонно-эксплуатационного хозяйства необходимо проверить и осветить следующие вопросы:

- состояние безопасности движения, количество браков, допущенных по вине работников эксплуатации, в том числе браков отнесенных по учету;

- с целью выявления браков скрытых от учета изучить акты, касающиеся вопросов безопасности движения, приказы о наказании за нарушения технологического процесса, протокола по разборам браков в поездной и маневровой работе, затруднений в работе;

- исполнение нормативов личного участия в обеспечении безопасности движения поездов руководителями и инструкторским составом; - фактическое выполнение указаний курирующих ревизоров по безопасности вагонного хозяйства (ЦРБВ, РБВ);

- проверить укомплектование штата работников основных профессий и состояние дисциплины;

- совместно со специалистами Комитета транспорта и подразделением безопасности движения АО «НК «КТЖ» организовать контрольные проверки вагонов, после осмотра и дачи заключения бригадами осмотрщиков с обязательным составлением актов. В случае выявления

нарушений угрожающих безопасности движения принимать незамедлительные меры по отцепке неисправных вагонов;

- проверить укомплектованность депо необходимым количеством запасных частей и смазочных материалов;
- проверить вопросы регистрации вагонов в органах транспортного контроля.

При проверке вагоноремонтного хозяйства необходимо:

- установить предприятия, которые содержат, эксплуатируют и осуществляют ремонт железнодорожного подвижного состава, в том числе специального самоходного подвижного состава;
- установить обеспеченность ремонтных предприятий необходимыми материалами (наличие соответствующего запаса), нет ли фактов срывов ремонтных работ из-за несвоевременной поставки, недопоставок либо поставки товаров ненадлежащего качества;
- проверить какие материалы используются для производства ремонта и строительства подвижного состава, их соответствие техническим требованиям и требованиям безопасности движения (при этом, необходимо истребовать договоры поставки и проверить соответствие поставленных товаров условиям договоров, поскольку, вместо новых материалов нередко поставляются бывшие в употреблении);
- фактическое выполнение указаний курирующих ревизоров по безопасности вагонного хозяйства (ЦРБВ, РБВ);
- установить имеется ли специальная диагностическая техника и как она используется;
- установить имеют ли место факты сдачи в эксплуатацию, после проведения ремонта, подвижного состава, несоответствующего установленным нормам и правилам, устранены ли эти нарушения;

- совместно со специалистами Комитета по техническому регулированию и метрологии проверить наличие сертификатов соответствия на детали и узлы, применяемые для ремонта вагонов, а также соответствие измерительных приборов установленным техническим параметрам;

- соблюдение сроков ремонтных работ вагонов, деталей и узлов;

-с целью выявления приписки объема выполненных работ по техническому обслуживанию, осмотру и ремонту вагонов проверить отчетность с сопоставлением объема расходных материалов. Поскольку на практике в большинстве случаев в допуске нарушений правил безопасности движения играет человеческий фактор, то прокурору необходимо проверить вопросы укомплектованности и расстановки кадров предприятий железнодорожного транспорта, обеспечивающих содержание, эксплуатацию и ремонт подвижного состава в соответствии с нормативами численности и профессиональными требованиями;

- исполнение нормативов личного участия в обеспечении безопасности движения поездов руководителями и инструкторским составом, проведение мероприятий в «День безопасности», их качество.

Относительно проверки деятельности локомотивного хозяйства, то ее организация должна быть построена по аналогичному вышеуказанному плану проверки других служб движения. При этом, необходимо обратить внимание на:

1. Ведение книги замечаний машинистов;
2. Журнал инструктажа локомотивных бригад, наличие материалов по безопасности движения (технических бюллетеней, приказов, телеграмм);
3. Контроль за локомотивными бригадами по недопущению работы более двух ночей подряд.
4. Порядок расследования обнаруженных замечаний при расшифровке скоростемерных лент.

Особое внимание необходимо обратить:

- на режим труда и отдыха локомотивных бригад;
- на количество сверхурочных часов работы локомотивных бригад, принятые меры;
- на укомплектование локомотивов тормозными башмаками;
- на наличие приказа о назначении ответственного за учет, хранение тормозных башмаков;
- на ведение учета тормозных башмаков, их состояние пригодности;
- организация предрейсового медицинского освидетельствования;
- количество отстраненных работников, причины, меры;
- запросить дипломы машинистов и помощников машинистов об окончании соответствующих курсов обучения в специализированных учебном заведении.

Направить в эти учебные заведения запросы на предмет их фактического обучения.

Проверки должны быть проведены качественно с выяснением всех вопросов, основные усилия в ходе проверки необходимо направлять на выявление и устранение наиболее серьезных нарушений законности, создающих реальную угрозу безопасности движения на железнодорожном транспорте и в общем экономическим интересам государства.

2.2 Проверка исполнения законов о безопасности движения на железнодорожном транспорте

Железнодорожный транспорт остается одним из главных транспортных средств осуществляющих перевозку грузов и пассажиров как внутри страны, так и за ее пределами. Перевозка требует безопасности, сохранности и целостности перевозимых грузов, за что согласно законодательства о железнодорожном транспорте отвечает перевозчик и оператор магистральной железнодорожной сети, с обеспечением военизированной охраной.

Надзор за соблюдением законодательства о сохранности перевозимых грузов, в соответствии с приказами Генерального Прокурора Республики Казахстан определены как приоритетные направления транспортных прокуроров.

Во исполнение приказов Генерального Прокурора Республики Казахстан, Кандыагашской транспортной прокуратурой проведена проверка в деятельности станции Кандыагаш Актобинского отделения дороги филиала АО «Национальная компания Қазақстан темір жолы» по вопросам применения законодательства направленного на обеспечение сохранности перевозимых грузов. [30]

Проверкой выявлены факты не обеспечения достаточным количеством военизированной охраны и отсутствием специальных вагонов для охранников в составе охраняемого поезда, предусмотренные законодательством об охранной деятельности, о железнодорожном транспорте и другими подзаконными нормативно-правовыми актами.

Так, согласно Закона РК «О железнодорожном транспорте» перевозчик и оператор магистральной железнодорожной сети обязаны обеспечить сохранность грузов при перевозке. Перевозчик либо

грузоотправитель при перевозке железнодорожным транспортом по договору об организации перевозок грузов обязан в порядке, установленном Правительством РК обеспечить военизированной охраной. [21]

В целях обеспечения сохранности перевозимых грузов АО «Национальная компания «Қазақстан Темір Жолы» 31 декабря 2018 года заключен договор закупок охранных услуг с АО «Военизированная железнодорожная охрана».

Согласно договора Заказчик обязан предоставить места для размещения наряда военизированной охраны в кабине ведомой секции локомотива или предоставить крытый порожный вагон в составе охраняемого поезда, отчищенный от мусора и остатков перевозимого груза, с закрепленными с обеих сторон дверями и проемами, оборудованными надежным страховочными перекладинами.

Более того, согласно договора, нормативы по численному составу каждого наряда для охрannого сопровождения грузов установлено до 10 вагонов 1 охранник.

Однако, проверка показала, что заказчиком, в данном случае АО «НК КТЖ», не исполняются в полном объеме обязательства по договору, так как на станция Кандыагаш не выделяются порожние вагоны для проезда наряда военизированной охраны, что негативно и отрицательно влияет на сохранность перевозимых грузов.

К примеру, 01.01.2019 года при сопровождении грузового поезда №2213, в составе которого находились 47 вагонов, был задействован 1 охранник, вместо положенных 4-х, для которых, заказчиком предоставлено место проезда в локомотиве. В данном случае грузовые вагоны, подлежащие охране начинаются с 10 вагона по счету, то есть охранник, находящийся в локомотиве практически не может обеспечить сохранность грузов.

Такие примеры не единичны.

Согласно книги учета сдачи и приема вагонов с грузами (ХУ-3), для сопровождения указанных выше вагонов стрелковой командой выделялось не должное количество охранников.

Проверка показала, что причиной не обеспечения должным количеством охранников является отсутствие крытого порожнего вагона для размещения наряда военизированной охраны.

Проверкой установлено, что в течение 2019 года АО «НК КТЖ», для проезда наряда охраны осуществляющих сопровождение грузов крытые порожние вагоны не выделялись, при этом единственным местом проезда являлось и является не рабочая кабина локомотива.

Кроме того, проверка показала, что заключенные договора на 2019 и 2020 годы между АО «НК КТЖ» и АО «ВЖДО» противоречат Правилам технической эксплуатации железных дорог РК.

Так, согласно п.16.42 ПТЭ РК запрещается проезд в рабочей кабине локомотива лиц, не входящих в состав локомотивной бригады, за исключением кондукторов (составительской бригады), а также должностных лиц, имеющих разрешение, выдаваемое в соответствии с порядком, установленным АО «НК КТЖ», но не более двух человек одновременно.

В нарушение данных правил в договоре установлено, что заказчик обязан предоставить места для размещения наряда военизированной охраны в кабине ведомой секции (рабочая кабина) локомотива или предоставить крытый порожний вагон в составе охраняемого поезда.

Также установлено, что в нарушение ПТЭ РК, приказом Президента АО «Локомотив» №762, утверждены Правила проезда в нерабочих кабинах локомотивов работников осуществляющих охранную деятельность,

которым в целях сопровождения грузов в не рабочей кабине локомотива разрешен проезд не более четырех человек.

Изложенные обстоятельства свидетельствуют, что в нарушение действующего законодательства АО «НК «ҚТЖ» должным образом не обеспечивается охрана перевозимых грузов, в результате чего даются предпосылки для совершения преступлений.

Также, последствиями ненадлежащей организаций охраны грузов, являются нанесение экономического ущерба, загрязнение окружающей среды, а также угроза безопасности движения на железнодорожном транспорте.

По результатам проверки Кандыгаашской транспортной прокуратурой в адрес Президента АО «Национальная компания «Қазақстан Темір Жолы» были внесены соответствующие акты прокурорского реагирования.

Расследование нарушений безопасности движения на железнодорожном транспорте являются установление причин и (или) сопутствующих факторов, выработка рекомендаций по предотвращению нарушения безопасности движения в будущем и обеспечению безопасности.

Участники перевозочного процесса и вспомогательные службы железнодорожного транспорта информируют о нарушениях безопасности движения на магистральных, станционных и подъездных путях уполномоченный орган и его территориальные подразделения.

Участниками перевозочного процесса и вспомогательными службами железнодорожного транспорта предварительная информация о нарушениях безопасности движения предоставляется не позднее одного часа с момента происшествия посредством телефонной или факсимильной связи. Подробная информация о нарушениях безопасности движения предоставляется в письменной форме не позднее суток с момента происшествия.

Предварительная и подробная информация о нарушениях безопасности движения предоставляется по формам, утвержденным уполномоченным органом в соответствии с пунктом 2-1 статьи 30 Закона Республики Казахстан от 8 декабря 2001 года «О железнодорожном транспорте». [21]

В течение суток с момента происшествия территориальное подразделение направляет в уполномоченный орган акт осмотра места нарушения безопасности движения по форме, согласно приложению 1 к настоящим Правилам, фото и видеосъемку нарушения безопасности движения, а также схему места нарушения безопасности движения.

Крушения и аварии подлежат расследованию Комиссией по расследованию крушения и аварий (далее – Комиссия) на железнодорожном транспорте, создаваемой уполномоченным органом.

После получения информации о нарушениях безопасности движения при наличии признаков крушения или аварии, приказом уполномоченного органа создается Комиссия под председательством уполномоченного по расследованию. В состав Комиссии входят уполномоченный по расследованию, участники перевозочного процесса и заинтересованные лица.

Расследование крушений и аварий проводится в течение 30 рабочих дней с момента создания Комиссии.

На месте крушения или аварии с подвижным составом на железнодорожных путях Республики Казахстан Комиссией проводятся следующие действия:

- 1) изымается лента спидометра и (немецкий) параметр скорости.исключаются локомотивные журналы, маршрутный лист машиниста, колеи и неисправности для регистрации неисправностей;

При этом при возникновении пожара дополнительно к указанным документам прилагаются акты служебной пожарной разведки диспетчера;

2) составляется схема разрушения железнодорожного пути и местонахождения железнодорожного состава, следы его схода с рельсов относятся к километрам и пикетам, началу схода с рельсов и месту остановки железнодорожного состава;

3) фото- и видеофиксация общего вида результатов и повреждений железнодорожного подвижного состава и объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта, положения обнаруженных посторонних предметов, частей и соединений железнодорожного подвижного состава;

4) ведет учет железнодорожного персонала и технического состояния материалов инфраструктуры железнодорожного транспорта;

5) получают письменные показания (при необходимости с использованием аудио- и видеозаписи) лиц и иных свидетелей, причастных к дорожно-транспортному происшествию или аварии;

6) при аварии или аварии регистрируются погодные условия, а при аварии или крушении выдается метеосправка о погодных условиях;

7) конфискация других предметов и документов, имеющих значение для установления обстоятельств аварии или катастрофы;

8) обследование перегона, объектов и подвижного состава сети железных дорог, ее частей и составных частей;

9) определяется наличие опасности для людей и окружающей среды в результате повреждения (разлива) груза и определяются меры по минимизации этих последствий;

10) привлекаются к решению задач, требующих знаний в области транспорта, науки и техники, специалистов, работники организации независимо от характера права и собственника;

11) назначаются проведения исследований и испытаний, необходимых для выявления причины происшествия или несчастного случая, (или) воздействия на ситуацию с пассажирами. Расследования и доказывания по расследованию происшествий или несчастных случаев проводятся сторонами, участвующими в научных учреждениях в соответствии с законами Республики Казахстан;

12) изучаются все вопросы, связанные с разработкой, испытанием, производством, эксплуатацией и ремонтом железнодорожной техники или объектов магистральной сети, связанные с аварией или аварией;

13) запрашиваются документы и материалы об аварии или вопросах, связанных с аварией, соответствующими государственными органами, а также физическими и юридическими лицами.

Участники перевозочного процесса, на путях которых произошло крушение или авария, а также их должностные лица обеспечивают:

1) сохранность рельсов, деталей подвижного состава и других предметов и документов, которые могут иметь значение при установлении причин крушения или аварии, в течение всего периода расследования;

2) фото и видеосъемку места происшествия;

3) предоставление председателю Комиссии материалов, документов и информации, необходимых в ходе расследования для обеспечения его полноты и объективности.

Аварийные документы и материалы или вопросы, связанные с аварией, включая элементы верхнего строения пути, части железнодорожного подвижного состава, скоростную ленту и другие предметы, важные для установления причины аварии или несчастного случая хранящиеся у участников перевозочного процесса во время расследования. Решение об отправке указанных документов, деталей и

изделий для проверки или испытаний и сроках их хранения принимает Комиссия.[32]

Во всех случаях железнодорожных повреждений и аварий до прибытия на место происшествия Комиссии или до принятия представителями участников транспортного процесса действий по устранению последствий (кроме сопровождения потерпевших) с фото и/или видео составных частей, систем управления и локомотивов, средств сигнализации и связи, местонахождения грузовых частей и всех других объектов, составление схем ландшафтов, значительных аварий или аварий для определения причин железнодорожного крушения или аварии. При этом на фото и (или) видео фиксируется расположение и состояние каждой единицы подвижного состава.

При ликвидации последствий крушения или аварии не допускается использование элементов верхнего строения железнодорожного пути, железнодорожного подвижного состава и его деталей, средств сигнализации и связи, частей груза, всех других предметов, которые имеют значение для установления их причин.

По всем вопросам, связанным с производством расследования крушения или аварии с подвижным составом в грузовых и пассажирских поездах, Комиссия взаимодействует непосредственно с государственными органами, организациями, а также с лабораториями научных организаций, специальных экспертных комиссий в пределах их компетенции.

При назначении специального исследования или экспертизы перед специалистами (специалистом) или экспертами (экспертом) ставятся конкретные вопросы, подлежащие разрешению в ходе проведения специального исследования или экспертизы, предоставляются материалы. Место проведения экспертизы определяется председателем Комиссии, по согласованию с членами Комиссии.

По результатам проведения экспертизы или специального исследования эксперты и специалисты представляют Комиссии заключение экспертов (эксперта) или заключение специального исследования.

Специалисты и эксперты указывают в заключении ответы на все поставленные перед ними вопросы. В случае невозможности подробного и полного ответа на поставленный вопрос специалисты и эксперты представляют мотивированное объяснение в заключении.

По решению председателя Комиссии создаются рабочие группы по основным направлениям:

локомотивного хозяйства;

вагонного хозяйства;

путевого хозяйства;

грузового хозяйства и движения;

хозяйства СЦБ (сигнализация, централизация и блокировка) и связи;

хозяйства электроснабжения.

Состав рабочих групп определяется из числа членов Комиссии.

Комиссия в целях соблюдения принципов объективности проводит расследования крушений и аварий независимо от других видов расследований, проводимых другими государственными органами.

Члены Комиссии не представляют интересы страховых компаний, имеющих финансовые обязательства перед организациями, причастными к крушению или аварии.

Началом работы Комиссии считается дата создания Комиссии, окончанием – дата подписания акта расследования крушения или аварии (далее – акт) председателем и членами Комиссии.

В ходе расследования крушения или аварии, рабочими группами представляются Комиссии окончательные отчеты с указанием

установленных причин и опасных факторов, выявленных в ходе расследования.

Комиссия на основании анализа информации и отчетов рабочих групп, полученных в ходе расследования, классифицирует случай нарушения безопасности движения, как крушение или авария, в соответствии с Правилами безопасности на железнодорожном транспорте, утвержденными приказом исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 26 марта 2015 года № 334, определяет основные причины крушения или аварии, а также разрабатывает рекомендации по обеспечению безопасности движения на железнодорожном транспорте с целью предотвращения аналогичных происшествий или уменьшения их последствий.

Комиссия не определяет вину и ответственность виновной стороны.

Результаты расследования оформляются Комиссией посредством Акта расследования крушения или аварии по форме, согласно приложению 1 (далее – Акт).

Акт подписывается всеми членами комиссии. При несогласии с выводами указанными в Акте, член Комиссии подписывает его с указанием, что имеется особое мнение. Все особые мнения являются частью Акта и прикладываются к нему.

При несогласии членов Комиссии с выводами о причинах крушения или аварии, данный факт фиксируется в Акте.

Комиссия формирует дело с материалами расследования.

Дело с материалом расследования крушения или аварии включает документы изложенные в пункте 26 Правил расследования нарушений безопасности движения на железнодорожном транспорте.

Информация о результатах расследования событий и инцидентов предоставляются в уполномоченный орган в течение 5 рабочих дней с даты завершения расследования.

Все случаи нарушения безопасности на железнодорожном транспорте подлежат учету.

Учет допущенных нарушений безопасности движения на железнодорожном транспорте, ведется уполномоченным органом и его территориальными подразделениями в разрезе областей, столицы и городов республиканского значения. [33]

Участниками перевозочного процесса и вспомогательными службами железнодорожного транспорта информация о нарушениях безопасности движения предоставляется не позднее одного часа с момента происшествия посредством телефонной или факсимильной связи. Подробная информация о нарушениях безопасности движения предоставляется не позднее суток с момента происшествия в письменной форме утверждаемой уполномоченным органом.

2.3 Меры прокурорского реагирования при осуществлении надзора за исполнением законов о безопасности движения на железнодорожном транспорте

По каждому особо тяжкому и тяжкому уголовному делу определяется процессуальный прокурор. С учетом специфики транспортного региона процессуальных прокуроров назначают и по преступлениям средней тяжести.

Полномочия прокурора регламентируются Законом «О Прокуратуре» и уголовно-процессуальным законодательством.

Согласно статье 58 УПК прокурор – является должностным лицом, осуществляющий в пределах своей компетенции надзор за законностью оперативно-розыскной деятельности, дознания, следствия и судебных решений, уголовного преследования на всех стадиях уголовного процесса, а также представляет интересы государства путем поддержания обвинения и является государственным обвинителем. [31]

Прокуроры обязаны лично выезжать на места происшествий по уголовным правонарушениям, связанным с нарушениями конституционных прав и свобод человека, в том числе по фактам пыток, обнаружения трупов с признаками насильственной смерти, а также уголовным правонарушениям, вызвавшим большой общественный резонанс; катастрофам; крушениям; пожарам; авариям и другим чрезвычайным происшествиям, повлекшие человеческие жертвы. Участие прокурора в осмотре либо в ином следственном действии отражается в соответствующем протоколе и в оперативной сводке органов уголовного преследования.

В целях обеспечения полноты, объективности и всесторонности расследования уголовного дела прокуроры дают письменные указания с

определением срока их исполнения. Указания о производстве конкретных следственных действий могут быть изложены в постановлениях об отмене решений.

Полный перечень полномочий прокурора на досудебной стадии предусмотрен в статье 193 УПК. [31]

Выявленные нарушения законности устраняются путем отмены необоснованных постановлений органов уголовного преследования, а также признания незаконными действий должностных лиц.

По окончании предварительного расследования прокурор определяет дальнейшее движение уголовного дела. Законченное расследованием дело может быть принято судом к рассмотрению лишь при условии, если обвинительный акт утвержден прокурором.

Поступившим в порядке статьи 300 УПК уголовному делу прокурора по результатам изучения материалов уголовного дела 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;
- 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. [34, с.26-31]

В уголовном законодательстве четко закреплены полномочия прокурора, а именно:

- 1) регистрирует заявления и сообщения об уголовном правонарушении и передает его в орган уголовного преследования;

2) проверяет соблюдение законности при приеме и регистрации заявлений и сообщений об уголовных правонарушениях;

3) передает заявления и имеющиеся материалы об уголовном правонарушении, поступившие от одного органа уголовного преследования, по подследственности и подсудности, за исключением случаев передачи уголовного дела в другой регион страны, а также заявлений и материалов об уголовном правонарушении, из нежестоящего ведомства органа уголовного преследования в производство центрального аппарата этого же либо другого ведомства органа уголовного преследования;

4) утверждает постановления лица, осуществляющего досудебное расследование, о прекращении досудебного расследования по основаниям, предусмотренным в УПК, либо прекращает досудебное расследование в полном объеме или в отношении конкретных лиц;

5) санкционирует и согласовывает действия и (или) решения лица, осуществляющего досудебное расследование, за исключением случаев, отнесенных УПК к исключительной компетенции руководителя прокуратуры;

6) выражает согласие о временном ограничении на распоряжение имуществом и прерыванием сроков досудебного расследования;

7) дает письменные указания о производстве тех или иных следственных действий, а также о приобщении к материалам досудебного расследования результатов негласных следственных действий;

8) инициирует и заключает процессуальное соглашение в форме сделки о признании вины;

9) утверждает или составляет новый обвинительный акт, передает обвиняемого суду и направляет уголовное дело в суд для рассмотрения по существу;

10) участвует в осмотре места происшествия, а также иных процессуальных и следственных действиях;

11) получает для проверки от органов уголовного преследования уголовные дела, документы, материалы, в том числе результаты оперативно-розыскных мероприятий и негласных следственных действий;

12) возвращает уголовное дело для производства дополнительного расследования, после утверждения данного решения руководителем прокуратуры;

13) участвует в судебных заседаниях при рассмотрении вопросов, отнесенных УПК к компетенции следственного судьи;

14) проверяет соблюдение установленного законодательством Республики Казахстан порядка и условий содержания находящихся под стражей лиц;

15) организовывает по постановлению суда проведение следственных действий, результаты которых суд приобщает к материалам дела по ходатайству прокурора;

16) пользуется полномочиями государственного обвинителя, предусмотренными в статье 337 УПК;

17) подписывает информационно-учетные документы по решениям, связанным с конкретным уголовным делом;

18) в предусмотренных УПК случаях, инициирует перед руководителем прокуратуры вопрос об отстранении (отводе) лица, осуществляющего досудебное расследование, а также внесении акта прокурорского надзора для привлечения виновных лиц к дисциплинарной ответственности за допущенные нарушения законности.[31]

Рассмотрение ходатайства органов о санкционировании тех или иных действий не относится к исключительной компетенции руководителя, в связи с этим, они должны рассматриваться процессуальными прокурорами.

В течение 24 часов с момента поступления в прокуратуру уведомления о начале досудебного расследования руководитель прокуратуры определяет процессуального прокурора, о чем им выносится постановление об определении процессуального прокурора, копия которого незамедлительно определяется в орган уголовного преследования, для приобщения к материалам уголовного дела.[36]

Как показывает практика при совершении особо тяжких и имеющих общественный резонанс преступлений в ночное время либо в выходные и праздничные дни, требующих проведение немедленных следственных действий, в том числе осмотр места происшествия, в котором должен принимать участие процессуальный прокурор, до принятия соответствующего решения об определении процессуального прокурора, проходит значительное время, что в дальнейшем сказывается на качестве расследования.

Транспортный прокурор рабочий день должен начинать с изучением оперативной сводки о зарегистрированных уголовных правонарушениях за прошедшие сутки.

Эта работа должна проводиться и в ИС «ЕРДР».

Ограничиться лишь изучением бумажного варианта сводки является неправильным по следующим основаниям.

Во-первых, в районные транспортные прокуратуры бумажные сводки органов СЭР, антикоррупционной службы, КНБ не направляются. Представляются сводки лишь транспортной полицией.

В этой связи, высокая вероятность несвоевременно проверить обоснованность регистрации материала в ЕРДР, что в дальнейшем может повлечь нарушение конституционных прав граждан.

Во-вторых, в бумажных сводках не отражаются материалы зарегистрированные в КУИ. Тогда как на данной стадии множество нарушений.

В третьих, изучением электронной сводки можно выявить манипуляцию статистикой. [36, с.17]

Заведомо нераскрытые преступления регистрируются как одно продолжаемое преступление. Либо указывается территориальный район совершения.

Примером является уголовное дело ЛОВД на ст. Актау.

Только после вмешательства ГТП в ЕРДР дополнительно зарегистрировано 3 уголовных дела.

Так, 16 июня 2017 года Акмолинским транспортным прокурором направлено в суд дело в отношении гражданина Х.Т. по пп. 1,3) ч.2 ст. 188 УК (кража группой лиц с проникновением в помещение).

В ходе следствия также установлена причастность гражданина С.Р., который скрылся с места преступления.

03.06.2017 года при выделении материала в отношении С.Р. в отдельное производство, не обосновано указан реквизит «выделено в отношении преступления».

Учитывая, что 2-мя лицами совершено одно преступление, органу следствия необходимо было указать реквизит «выделено в отношении лица».

Таким образом, в зачет транспортной полиции не обосновано учтены 2 раскрытые кражи.

В целях увеличения своих показателей транспортной полицией специально отмечается реквизит о совершении преступления на транспорте.

К примеру, 22 марта 2017 года ЛОВД на ст. Актобе прекращен производством по нереабилитирующим основаниям дело в отношении гражданина А.Д. по ч.1 ст.188 УК.

Из постановления следует, что в ходе ОРМ, транспортной полицией задержано автотранспортное средство марки «Субару» под управлением А.Д., в багажнике которой находились ж/д детали.

Расследованием установлено, сто ж/д детали А.Д. похищены с территории ТОО «Металл ТС», которое транспортному региону отношение не имеет.

Однако, при вводе ЭУИД ф.Е-1 заполнен реквизит о совершении кражи ж/д деталей на ст. Актобе.

Органы транспортной полиции созданы для борьбы с кражами грузов и другими видами имущественных преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте. В отличие от расследования краж чужого имущества из других объектов, специфика расследования краж грузов из подвижного состава, требует определенных знаний особенной работы железнодорожного транспорта, грузовых перевозок. [36, с.57]

По прибытию поезда на станцию назначения, груженные вагоны в коммерческом отношении проверяют приемщики поездов пункта коммерческого осмотра (ПКО). Ими проверяются наличие пломб, закруток их исправность, соответствие контрольных знаков и целостность кузова вагона, а также состояние верхних потолочных и боковых люков.

Коммерческий акт – основной юридический документ, который составляется для удостоверения:

- 1) несоответствия наименования, массы и количества груза, багажа в натуре данным, указанным в перевозочных документах;
- 2) повреждения или порчи груза и багажа;

3)обнаружения груза или багажа без документов и документов без груза и багажа. [37, с.16-21]

При установлении работниками станции следов доступа к грузу, ими для обеспечения коммерческой выдачи груза направляется сообщение в Линейные отделы внутренних дел (ЛОВД).

Получив сообщение из дежурной части ЛОВД, обнаружении коммерческого брака с признаками хищения в прибывшем на станцию вагоне, следственно-оперативная группа, незамедлительно прибывает на место происшествия.

На следователя и криминалиста возлагается осмотр места происшествия, который проводится в соответствии с общими правилами, предусмотренными статьями 219, 220 УПК РК. [31]

Особое значение для раскрытия уголовного правонарушения, имеет осмотр места происшествия в данном случае, осмотр вагона. В этом следственном действии очень много тонкостей. Поэтому целесообразно при проведении осмотра на первых порах, приглашать специалиста-вагонника и приемосдатчика.

Перед вагонников можно поставить следующие вопросы: о полной технической характеристике осматриваемого вагона, о данных прохождения ремонтов, способ и условия ремонта (заводские или иные), в каком положении находится болт, на котором крепится дверная накладка (стандартный или нет), имеются ли следы заварки и закраски болта, каково положение и крепление боковых и потолочных люков.

Перед приемосдатчиком можно поставить следующие вопросы: о характеристике закруток, имеющимся на вагонах (стандартные или нет), использовалось при их скручивании специальное приспособление, закрутка правосторонняя или левосторонняя, какова длина, имеется ли

плашка или нет, закрутка от руки или стандартная, каково состояние пломб и справное или нет и др.

Прежде чем приступить к осмотру вагона, необходимо указать в протоколе, его место расположение, наименование станции, на территории какого подъездного пути, где конкретно находится, какие объекты склады, подъезды имеются рядом и условия охраны, либо на каком пути они стоит и в составе какого поезда, его порядковое значение и т.д.

Осмотр крытого вагона подразделяется на наружный, внутренний и осмотр груза.

Первоначально фиксируется номер вагона, осьность (количество колесных пар), код страны прописки, обшивка кузова (деревянная или металлическая), двери (двухстворчатые, самоуплотняющиеся или одностворчатые), данные капитального и деповского ремонта, грузоподъемность, какие меловые записи имеются на кузове.

Осмотр боковых и потолочных люков позволяет установить плотно ли они закрыты и исправность запорных механизмов. В случаях если имеются следы сварки (свежая или старая), то обязательно указать в протоколе осмотра.

Также необходимо осматривать лестницу, расположенную на обшивке торцевой стойки, на предмет обнаружения следов рук, наслоений мазута, земли и др.

При описании пломб на вагоне необходимо обратить внимание на то, что запорно-пломбировочное устройство (ЗПУ) нарушают путем срезания со стороны неходового троса и повторного навешивания с помощью маскировки повреждения на навесном тросе, поэтому необходимо отразить, имеются ли на корпусе пломбы следы в виде трасс, царапин, сдвигов металла, спайки и т.п. Эксперт криминалист должен

зафиксировать на фотосъемку не только наличие пломб и закруток на дверных вагона, но и обязательно контрольные знаки ЗПУ.

По завершении внешнего осмотра вагона, приступаем к внутреннему осмотру, для чего производится комиссионное вскрытие вагона.

Работниками железной дороги производится снятие пломб и закруток. Снятие пломб производится специальными кусачками.

При открытии дверей вагона, в протоколе указывается с какой стороны по ходу поезда открыты двери, описывается состояние груза в дверном проеме. Обращает внимание на наличие оградительного щита. Дверной проем просматривается на наличие каких либо уплотнителей, например строительная пена.

Все следы и предметы, обнаруженные на месте происшествия, должны быть подробно описаны, сфотографированы и отдельно упакованы с указанием места обнаружения. [36]

Таким образом, процессуальный прокурор санкционирует и согласовывает действия и решения лица, осуществляющего досудебное расследование, за исключением случаев, отнесенных УПК к исключительной компетенции руководителя прокуратуры.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

По результатам проведенного исследования автор приходит к следующим выводам и рекомендациям.

1. Предложено провести анализ регуляторного воздействия существенного дробления рынка перевозок, обозначение государственных приоритетов и ориентиров для развития бизнеса в сфере транспорта и логистики.

2. Усмотрена необходимость в разработке и принятии программного документа в области развития системы безопасности движения на железнодорожном транспорте и механизма взаимодействия с учетом института частных перевозчиков и частных операторов локомотивной тяги.

3. Предложено внести изменения в Кодекс РК об административных правонарушениях, Уголовный и Уголовно-процессуальный кодексы РК, Закон РК «О железнодорожном транспорте» в части ужесточения ответственности за причинение ущерба железнодорожной инфраструктуре.

4. Предложено ввести понятие «техническая безопасность железнодорожного транспорта» (безопасность технической системы), означающее условия деятельности железнодорожного транспорта как технической системы, обеспечивающие минимизацию нежелательных изменений в данной системе.

5. Предмет прокурорского надзора за исполнением законодательства о безопасности движения на железнодорожном транспорте составляют: Конституция Республики Казахстан, Закон Республики Казахстан от 08 декабря 2001 года № 266 «О железнодорожном транспорте», приказы Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 30 января 2015 года № 83 «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 26 марта 2015 года № 334 «Об утверждении Правил безопасности на железнодорожном транспорте», от 21 января 2015 года № 32 «Об утверждении Правил прекращения железнодорожного сообщения по железнодорожным путям, являющимся государственной собственностью», действующие нормативные правовые акты, локальные акты АО «НК «КТЖ», детализирующие вопросы деятельности железнодорожного транспорта и т.д.

При этом законодательная база в рассматриваемой сфере имеет свои особенности, так как расположение правовых норм о безопасности на железнодорожном транспорте не только в специальном законе, но и в большинстве актов транспортного законодательства.

6. Целями прокурорского надзора за исполнением законов о безопасности движения на железнодорожном транспорте являются:

- обеспечение верховенства закона,
- обеспечение единства и укрепления законности,
- защита прав и свобод человека и гражданина,
- защита охраняемых законом интересов общества и государства.

7. Определены основные нарушения, допускаемые структурными подразделениями АО «Национальная компания «Казахстан темир жолы» в сфере безопасности движения на железнодорожном транспорте.

8. Учитывая, что основным вопросом проверки в управлениях Комитета транспорта является оценка эффективности их деятельности при осуществлении контрольных функций за состоянием безопасности на железнодорожном транспорте. Даны пошаговые рекомендации проверяющим прокурорам и вопросы, которые нужно изучить при осуществлении надзора в сфере обеспечения безопасности движения на железнодорожном транспорте.

9. Изучение судебных решений позволило выявить факты не обеспечения достаточным количеством военизированной охраны и отсутствием специальных вагонов для охранников в составе охраняемого поезда, предусмотренные законодательством об охранной деятельности, о железнодорожном транспорте и другими подзаконными правовыми актами.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Постановление Правительства Республики Казахстан «Об утверждении национального проекта «Сильные регионы - драйвер развития страны» от 12 октября 2021 года № 729.
2. Даль В.И. Толковый словарь живого великорусского языка ... т. 4. 1300 с.
3. Ожегов С.И. Словарь русского языка. 1170 с.
4. Краткая философская энциклопедия. М., 1994. 1850 с.
5. Философский энциклопедический словарь. М., 1998. 1763 с.
6. Малько А.В., Шундилов К.В. Цели и средства в праве и правовой политике. Саратов, 2003. 440 с.
7. Закон Республики Казахстан «О прокуратуре» от 30 июня 2017 года № 81-VI // Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан «Адилет».
8. Прокурорский надзор: учебник / под общ.ред. Винокурова Ю.Е. 9-е изд., перераб. и доп. М.: Издательство Юрайт, 2011. 240 с.
9. Карпов Н.Н. Теоретические вопросы деятельности прокуратуры по надзору за исполнением законов и законностью правовых актов // Актуальные проблемы прокурорского надзора за исполнением законов и законностью правовых актов: сб. ст.: [в 2 ч.] / [под общ.ред. Н.Н. Карпова; науч. ред. И.В. Черепановой]; Акад. Ген. прокуратуры Рос. Федерации. – М., 2011. С. 310.
10. Крюков В.Ф. Прокурорский надзор: учебник для вузов. М.: Норма, 2006. с. 46-47; Смоленский М.Б., Жильцов И.А. Прокурорский надзор: Учебник. М.: Дашков и К. Академцентр. 2010. С. 12; Григорьев В.Н., Победкин А.В., Яшин В.Н., Калинин В.Н. Прокурорский надзор: Учебное пособие. М.: ООО «Издательство «Элит». 2007. 150 с.

11. Смирнов А.Ф. Современные проблемы теории и практики прокурорского надзора в Российской Федерации // Проблемы теории и практики прокурорского надзора в современных условиях: В 2 ч. Ч. 1. Тезисы науч.-практич. конф. / Ин-т повышения квалификации руководящих кадров Генеральной прокуратуры РФ. М., 2005.

12. Прокурорский надзор: учебник / под общей ред. Винокурова Ю.Е. 250 с.

13. Конституция Республики Казахстан от 30 августа 1995 года // Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан «Адилет».

14. Матузов Н.И., Малько А.В. Теория государства и права: Учебник. – 2-е изд., испр. и доп. – М.: Юристъ, 2009. 752 с.

15. Цит. по Марченко М.Н. Теория государства и права: учебник. М.: Издательство Проспект, 2007. 480 с.

16. Яковлев В.Ф. Правовое государство: вопросы формирования. М.: Статут, 2012. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант Плюс».

17. Марченко М.Н. Теория государства и права: учебник. М.: Издательство Проспект, 2007. 705 с.

18. Матузов Н.И., Малько А.В. Теория государства и права: Учебник. – 2-е изд., испр. и доп. – М.: Юристъ, 2009. 564 с.

19. Конституционный закон Республики Казахстан «О Парламенте Республики Казахстан и статусе его депутатов» от 16 октября 1995 года № 2529 // Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан «Адилет».

20. Закон Республики Казахстан «О местном государственном управлении и самоуправлении в Республике Казахстан» от 23 января 2001 года № 148 // Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан «Адилет».

21. Закон Республики Казахстан «О железнодорожном транспорте» от 8 декабря 2001 года № 266 // Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан «Адилет».

22. Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан «Об утверждении Правил безопасности на железнодорожном транспорте» от 26 марта 2015 года № 334 // Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан «Адилет».

23. Правил технической эксплуатации железнодорожного транспорта, утвержденных приказом Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 30 апреля 2015 года № 544 // Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан «Адилет».

24. Инструкции по сигнализации на железнодорожном транспорте, утвержденной приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 18 апреля 2011 года № 209 // Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан «Адилет».

25. Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте, утвержденной приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 19 мая 2011 года №291 // Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан «Адилет».

26. Закон Республики Казахстан «О гражданской защите» от 11 апреля 2014 года № 188-V ЗРК // Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан «Адилет».

27. Кодекс Республики Казахстан об административных правонарушениях от 5 июля 2014 года // Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан «Адилет».

28. Уголовный кодекс Республики Казахстан от 3 июля 2014 года № 226-V ЗРК // Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан «Адилет».

29. Постановление Правительства Республики Казахстан от 29 декабря 2018 года № 936 «О некоторых вопросах Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан и внесении изменений и дополнений в некоторые решения Правительства Республики Казахстан».

30. Сообщения для СМИ [Электронный ресурс] – Режим доступа: https://railways.kz/articles/company/news/soobshchenie_dlya_smi(дата обращения: 22.02.2022).

31. Уголовно-процессуальный кодекс Республики Казахстан Кодекс Республики Казахстан от 4 июля 2014 года № 231-V ЗРК // Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан «Адилет».

32. Бахтыбаев И.Ж. Конституционный надзор прокуратуры Республики Казахстан, дис. на соис. ученой степени к.ю.н. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.dissercat.com/content/konstitutsionnyi-nadzor-prokuratury-respubliki-kazakhstan>(дата обращения: 20.02.2022).

33. Сборник материалов Международной научно-практической конференции, посвященной 95-летию со дня рождения Прокурора Казахской ССР, государственного советника юстиции 1-го класса Сеитова Утегена Сеитовича (1923-1997 гг.) «Прокурорский надзор: история, настоящее и перспективы развития» [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://academy-gr.kz/?p=5522&lang=ru>(дата обращения: 21.03.2022).

34. Абдрахманова, С.Ж. К вопросу определения места и роли органов прокуратуры / С.Ж. Абдрахманова, А.К.Канатов // Право и государство. - № 4 (73). - 2016. – 450 с.

35. Прокурорский надзор: совершенствовать или реорганизовывать? [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://articlekz.com/article/4710>(дата обращения: 21.03.2022).

36. Методический сборник учебно-практических занятий по переобучению сотрудников органов транспортной прокуратуры. г. Астана, 2017 г. 227 с.

37. Ергашев, Е.Р. К вопросу о понятии и признаках предмета и объекта прокурорского надзора за соблюдением прав и свобод человека и гражданина / Е.Р. Ергашев // Законы России: опыт, анализ, практика. - 2015. - № 11. – 250 с.

38. Дымолазов, Виталий Сергеевич Прокурорский надзор за исполнением законодательства об отходах производства и потребления: диссертация ... кандидата юридических наук: 12.00.11. Москва, 2016// [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://dlib.rsl.ru> (дата обращения: 21.03.2022).

ПРИЛОЖЕНИЕ**ПРИГОВОР****ИМЕНЕМ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН**

29 апреля 2022 года № 3516-22-00-1/10 город
Балхаш

Балхашский городской суд Карагандинской области в составе:
председательствующего судьи Жандильдиной А.Х.,
при секретарях судебного заседания Мамировой С.К., Төлен С.,
Керымбековой Ж.Ж.,
с участием государственного обвинителя – прокуроров Жезказганской
транспортной прокуратуры Абилкасимова К.Б., Абишева К.К., Наурызбаева
К.К.,
потерпевшего Койшибаева М.С., его адвоката Жунусова С.С.,
подсудимого Ашокенова С.К.,
защитников подсудимого – адвокатов Ещанова Д.С., Сламбекова Н.Т.,
представителя гражданского ответчика АО «Национальная компания
Қазақстан темір жолы» - Ямшиковой О.Г.,
переводчика Абеновой А.О.,

рассмотрел в общем порядке, в открытом судебном заседании, с применением аудио-, видеофиксации и приложения «WhatsApp» уголовное дело, по которому:

Ашокенов Саят Кайроллаевич, 03 сентября 1978 года рождения, уроженец Карагандинской области, гражданин Республики Казахстан, казах, имеет среднее образование, женат, не судим, не работает, проживающий по адресу: город Балхаш улица Маметова дом №18 квартира №2, находящийся под мерой процессуального принуждения в виде обязательства о явке, копию нового обвинительного акта получил, предан суду по части 2 статьи 344 Уголовного Кодекса Республики Казахстан (далее - УК)

ОПИСАТЕЛЬНАЯ ЧАСТЬ:

Ашокенов С.К., согласно приказа за №98 от 09.06.2014 года, являясь машинистом мотовоза погрузочного транспорта-6 №275 с серийным номером №19762756 (далее: МПТ-6), зная свои служебные и профессиональные обязанности, а также установленный порядок безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, будучи допущенным к управлению МПТ-6 согласно данного приказа, начиная с 2014 года осуществлял свою трудовую деятельность в качестве машиниста мотовоза МПТ-6 Акционерного общества «Национальная компания «Казахстан Теміржолы» (далее АО «НК «КТЖ»)) - Балхашская дистанции пути филиала АО «НК КТЖ» - «Карагандинское отделение магистральной сети».

27 октября 2021 года в 22:50 часов согласно распоряжению №3 начальника филиала АО «НК «КТЖ» - Дирекция магистральной сети» - Карагандинское отделение магистральной сети» - «Балхашская дистанции пути» Торыбаева Е.Е. машинист Ашокенов С.К. и помощник машиниста Койшибаев С.Т. прибывают в составе бригады МПТ-6 на станцию Саяк

Карагандинской области для проведения работ по выгрузке железобетонных шпал с полувагона №61000253 прибывшего со станции Турксиб Жамбылской области отправляются за сигнал М6 на 27-й вытяжной железнодорожный путь станции Саяк для межсменного отдыха.

На следующий день, 28.10.2021 года в 13:40 часов Ашокенов С.К. и помощник машиниста Койшибаев С.Т. пройдя предсменное медицинское освидетельствование, с дальнейшим прохождением целевого инструктажа, произвели работу по выгрузке железобетонных шпал в количестве 250 штук с полувагона № 61000253, и в 16 часов 30 минут этого же дня после завершения работы выставлены за сигнал М-6 на отстой 27-го вытяжного железнодорожного тупика станции Саяк до следующего утра.

28.10.2021 года в 18:40 часов, после прохождения послесменного медицинского освидетельствования, Ашокенов С.К и Койшибаев С.Т. находясь на отдыхе в кабине №1 мотовоза МПТ-6, расположенный на 27-м вытяжном железнодорожном пути станции Саяк, оборудовали спальные места в кабине и остались внутри на ночлег. При этом, в этот же вечер находясь на отдыхе в кабине МПТ-6 №275, пользуясь свободным временем от работы употребили алкоголь в объёме двух бутылок водки и легли спать.

Далее, 28 октября 2021 года в 21:57 часов дежурная по станции Саяк Мусатаева Г.М., не зная и не догадываясь об употреблении алкогольных напитков бригады МПТ-6 №275 в лице Ашокенова С.К. и Койшибаева С.Т., в связи со служебной необходимостью прицепки цистерны с «водой» к поезду №3001 расположенного на 7-м пути и отправки ее на станцию Балхаш, а также загромождения мотовозом МПТ-6 №275 выезда с 27-го вытяжного пути, дает указание и запрашивает по поездной радиосвязи машиниста мотовоза МПТ-6 №275 Ашокенова С.К. о перемещении мотовоза с командой: «от М-6 как будете готовы запрашивайтесь, на первом пути постойм».

Ашокенов С.К. в период времени с 21:57 часов по 22:06 часов 28 октября 2021 года будучи на отдыхе, не поставив в известность дежурную Мусатаеву Г.М. о состоянии своего алкогольного опьянения и имея возможность отказаться от команды дежурного по станции, подготавливает свой маршрут и сообщает о готовности передвижения с 27-го вытяжного железнодорожного пути на 1-ый занятый станционный путь станции Саяк г.Балхаш, где находился состав грузового поезда №3177 в количестве 40 вагонов, с командой: «Понято, от М6 на свободный участок первого занятого пути, маршрут готов, сигнал открыт».

При этом, дежурная по станции Саяк Мусатаева Г.М. переспрашивает машиниста мотовоза МПТ-6 №275 Ашокенова С.К. о наличии свободного места с вместимостью мотовоза МПТ-6 №275 перед грузовым составом поезда №3177, где получив достоверный ответ у Ашокенова С. о его наличии дает команду: «выезжайте».

После чего, 28 октября 2021 года в период времени с 22:08 часов по 22:39 часов, Ашокенов С.К. являясь лицом, в силу выполняемой работы обязанным соблюдать правила безопасности движения железнодорожного транспорта, будучи в состоянии алкогольного опьянения из-за своей самонадеянности, предвидя возможность наступления общественно опасных последствий своих действий, без участия в движении помощника машиниста Койшибаева С.Т., достоверно зная об отсутствии устройства автоматической остановки на МПТ-6 №275, в нарушение пункта 1.5 должностной инструкции на машинистов железнодорожных строительных машин, дрезин, мотовозов и специальных автомотрис от 02.12.2020 года, утвержденный начальником Балхашской дистанции пути, согласно которой «управление движением одним водителем (машинистом) дрезин, мотовозов и автомотрис всех типов, за исключением дрезин и автомотрис АС, специализированных на перевозках допускается только при наличии устройства автоматической остановки на случай внезапной

потери водителем (машинистом) способности к ведению машины», вопреки всем установленным правилам умышленно сел за управление железнодорожного транспортного средства, а именно в заднюю кабину управления в одно лицо, где при дальнейшем передвижении со скоростью с 25 до 43 километров в час с железнодорожного вытяжного пути №27 на 1-й занятый станционный путь станции Саяк города Балхаш, в условиях ограниченной видимости с задней кабины управления, не наблюдая за свободностью следуемого пути и легкомысленно рассчитывая расстояние, допустил столкновение со стоящим перед ним грузовым составом поезда №3177 находящихся на 1-м железнодорожном пути, а именно с хвостовым вагоном №63369714, в следствиичего от сильного удара помощник машиниста Койшибаев С.Т. находясь в ведущей кабине управления, получил телесные повреждения не совместимой с жизнью, в результате преступных действий Ашокенова С.К. по неосторожности наступила смерть Койшибаева Самата Толеовича.

МОТИВИРОВОЧНАЯ ЧАСТЬ:

Подсудимый Ашокенов С.К. в судебном заседании изначально вину в совершенном преступлении признал в полном объеме, в связи с чем просил рассмотреть дело в сокращенном порядке и применить в отношении него Закон Республики Казахстан «Об амнистии в связи с тридцатилетием Независимости Республики Казахстан» от 07 декабря 2021 года, также пояснил, что свои показания данные в ходе досудебного расследования поддерживает и пользуясь своим правом отказался от дачи показаний в суде. (3516-22-00-1_10_2302202295713_mlx.mp3, время 00:31:50).

Во исполнения норм статьей 383 и 384 УПК судом подсудимому предоставлялось слово в судебных прениях и отдельно последнее слово, в ходе

которого подсудимый изменив позицию, поддрежал доводы своих защитников и просил оправдать его в виду отсутствия доказательств. Произошедшее осознает и выражает соболезнования семье погибшего. (файл 3516-22-00-1_10_18042022145705_mlx.mp, время 01:54:05); (файл 3516-22-00-1_10_2904202292234_mlx.mp3, время 00:21:01)

В силу нормы статьи 368 части 1 пункта 1 УПК были оглашены показания, данные подсудимым в ходе досудебного расследования. Так, из показаний Ашокенова С.К. от 18 января 2021 года(стр.91-94) следует, что является машинистом МПТ-6, в данной должности работает с июня месяца 2014 года.27.10.2021 году примерно 16:00 часов он и его помощник Койшибаев С.Т., выехали на МПТ-6 №275 на станцию Саяк чтобы выгрузить железобетонные шпалы. 27.10.2021 года около 22:20 часов они доехали на станцию Саяк и заехали в тупик М-6 (манёвровый светофор). Вместе с Койшибаевым С.Т. попили чай и легли спать в кабине МПТ-6. Утром 28.10.2021 года примерно в 08:30 часов завели МПТ-6 и до обеда ждали указания мастера Мукашева А., так как все пути были заняты. В 14:00 часов подошел мастер Мукашев А. и дал указание заехать на 16 путь для выгрузки железобетонных шпал с полувагона. Спросив разрешение у дежурного по станции Саяк Касымбекова Е.М., они заехали на 16 путь и выгружали железобетонные шпалы до 16:30 часов. Закончив выгрузку, обратно заехали в тупик М-6, где он дал указание Койшибаеву С.Т. закрепить башмаки. В 18:40 часов он и Койшибаев С.Т. пошли в дом отдыха машинистов для прохождения медицинского осмотра. После прохождения медицинского осмотра, он пошел к МПТ-6, а Койшибаев С.Т. сказал, что сейчас подойдет. Через 15 минут Койшибаев С.Т. подошел к МПТ-6, на руках был водка «Полюс» 0,5 литров. Они вдвоем поужинали и выпили водку, закончив пить водку он лежал и уснул, а Койшибаев С.Т. пару раз вышел в туалет, потом он тоже уснул. Примерно 22:30 часов дежурный по станции дала команду пораций «освободит тупик М-6» и он

сразу встал и разбудил Койшибаева С.Т., сказал ему «оцепи башмаки, а он заведет МПТ-6», но Койшибаев так и лежал. После он сам вышел с МПТ-6, снял от рубильника и оставил на платформу, сам оцепил башмаки и завел МПТ-6, далее по команде дежурной по станции Саяк он выставился на первый путь на станции Саяк. После чего он обратно подошел к Койшибаеву С.Т. и опять его стал будить, сказал «Самат турсайшы 1-ші путьқа келдік» и толкнул его, однако он так и не встал. Далее по радиации вышел к дежурному по станции и сказал «вызовите скорую, у меня помощник без сознания лежит».

Из показаний Ашокенова С.К. от 22 декабря 2021 года и 26 января 2022 года (стр.1409-1417, 1563-1568) следует, что у него рабочий график начинается с 08:00 часов до 17:00 часов. 28 октября 2021 года у него рабочий график был до 17:00 часов. Погрузочный транспорт предназначен для перевозки верхнего строения пути, загрузка и выгрузка шпал и других железнодорожных предметов. Длина МПТ-6 примерно 12 метров.

Система КЛУБ-УП в МПТ-6 это устройства для безопасности движения, предназначен для записывания скорости и других сведений. Как машинист МПТ-6 производит маневровые работы для постановки и выезда с тупика. В тот день после завершения работы, систему КЛУБ по замеру передвижения и скорости МПТ-6 изъясил он сам, закрепил МПТ-6 на башмаки, помощник машиниста слил конденсат из резервуаров МПТ-6, сдали маршрутный лист.

Перед тем как приступить к работе на МПТ-6 он должен утром пройти медицинское освидетельствование, отметиться у дежурного по станции, завести технику и проверить исправность техники, далее ждут указания мастера для выполнения каких-либо работ. После завершения работы он должен поставить МПТ-6 в тупик на станции Саяк, что бы не мешать железнодорожному движению, проверить состояние техники, закрепить

транспорт на башмак, пройти медицинское освидетельствование и уйти на отдых.

28 октября 2021 года после смены они прошли медосмотр. Когда дежурная по станции Мусатаева Г. дала команду для освобождения тупика М-27 он не уведомил ее о том, что не может и не в состоянии управлять МПТ-6. Приследований на станционных путях или на перегонах на МПТ-6 его основная задача и обязанность это следить, чтобы на путях не было посторонних людей и предметов и обеспечить безопасность движения поездов. Он мог отказаться от выполнения команды дежурной, так как это было не рабочее время, однако он не отказался от выполнения команды дежурного по станции, потому что была команда в срочном порядке и он должен был освободить тупик М-27 для выезда вагона с водой, он обязан исполнять указания диспетчера. Дежурная не сообщала, что на 1 первом пути стоит и находится состав и о его расстоянии.

Передвижение на МПТ-6 без медицинского осмотра не допускается. После медицинского осмотра в конце рабочего дня, для того чтобы начать снова работу на МПТ-6 они в обязательном порядке должны пройти медицинское освидетельствование, после приступить к работе. Однако 28 октября 2021 года до начала передвижения МПТ-6 на 1-й путь станции Саяк не прошли осмотр. Пройти медицинский осмотр для допуска к работе на МПТ-6 это лично их обязанности, то есть его и помощника машиниста, а дежурный проверяет наличие медицинского осмотра и допускает к работе. Ответственным лицом при работе на МПТ-6 является начальник участка или мастер участка. Они при производстве работ на МПТ-6 подчиняются руководству ПЧ на участках работы, а при передвижении по станционным путям и по подъездным путям подчиняются дежурному по станции.

МПТ-6 можно управлять с обеих кабин, и передвигаться задним ходом, но для этого нужен помощник машиниста, который будет подсказывать

и помогать. В день происшествия управлял МПТ-6 в одно лицо с задней кабины по ходу движения, смотрел только по зеркалам заднего вида, однако по должностной инструкции он не может управлять МПТ-6 без помощника машиниста, это запрещено.

Выпить спиртные напитки после рабочего дня была их общая идея с Койшыбаевым С.Т., так как они закончили рабочий день. Всего вместе с Койшыбаевым С.Т. выпили две бутылки водки, по 0,5литров, распили одну бутылку полностью, а вторую не до конца. На завтра думали будут трезвыми и спиртное выйдет с организма.

В ночное время на станционных путях освещение есть, его зрение сто процентное, русский язык хорошо понимает и свободно разговаривает. Когда дежурная Мусатаева Г. запрашивала его по радиации о готовности, он по радиации ответил ей что готов к движению. В этот момент он только проснулся и он не сообщил дежурной о том что он и помощник Койшыбаев С.Т. употребили спиртные напитки, что в данный момент помощник машиниста спит и он не может управлять МПТ-6 в одно лицо с задней кабины управления, так как ведущий ими был переоборудован для ночлега.

Действительно не сразу сообщил дежурной и кому-либо из работников железной дороги станции прибывших на место, о том что они столкнулись с грузовым составом поезда находящийся на 1-м пути так как испугался и был растерян.

Причиной переломов ребер у Койшыбаева С.Т. он думает, что это образовалось когда он оказывал первую помощь и делал последнему массаж сердца руками.

Частично признает, что из за его нарушений и действий, жесткой сцепки МПТ-6 с грузовым полувагоном погиб его помощник Койшыбаев С.Т., так как это произошло из-за команды дежурного, он выполнил данные действия и вынужден был выехать.

Согласно регламенту переговоров между им и дежурной станцией, слово «готов» означает что техника приведена в полную готовность, и он

и помощник машиниста готовы к работе и к движению. Слова «на свободный участок первого занятого пути, маршрут готов» означает что первый путь занятый, свободный участок означает что имеется свободный участок между вагоном и сигналом. По регламенту предоставленной ему видно что дежурная говорила ему, что первый путь занятый на свободный участок, и он продублировал эту команду, но в данный момент он не помнит этого, был растерянным.

Управляя МПТ-6, при столкновении с полувагоном он стоял в кабине, когда произошел удар его откинуло назад и он присел. Маневровый тепловоз не видел, но по радиостанции слышал, что маневровый тепловоз на подходе и должен забрать вагон цистерну с водой которая стояла на тупике М-27. Если бы их не было на месте, то маневровый тепловоз может прицепить их МПТ-6 и убрать на другой путь.

В судебном заседании потерпевший Койшибаев М.С. показал, что в результате преступных действий подсудимого Ашокенова С.К. погиб его отец Койшибаев С.Т., 28 октября 2021 года около 23:00 маме и ему сообщили о смерти отца, он работал помощником машиниста на железнодорожном транспорте. Со слов отца слышал, что он работал с машинистом Ашокеновым С.К. К подсудимому претензий и требований по возмещению морального и материального не имеет, простил его. В результате совершенного преступления, потерял отца, переживает моральные страдания. Гражданский иск о взыскании морального вреда в сумме 30 000 000 тенге в его пользу с владельца источника повышенной опасности, который является работодателем подсудимого, удовлетворить в полном объеме. По мере наказания, поддерживает прокурора (файл 3516-22-00-1_10_15042022100110_mlx.mp,

время 00:05:58; файл 3516-22-00-1_10_18042022145705_mlx.mp, время допроса 00:09:03).

В судебном заседании представитель гражданского ответчика АО «НК КТЖ» - Ямщикова О.Г. гражданский иск о взыскании морального вреда не признала. Не признание иска мотивировала тем, что согласно ст. 931 ч.3 ГК, владелец источника повышенной опасности не отвечает за вред, причиненный этим источником, если докажет, что источник выбыл из обладания владельца в результате противоправных действий других лиц. В ходе досудебного производства и судебного следствия установлено, что в смерти потерпевшего виновен Ашокенов С.К. Также актом расследования несчастного случая установлено, что данный случай произошел вне рабочее время и не при исполнении трудовых обязанностей в интересах работодателя, в период межсменного отдыха помощника машиниста Койшыбаева С.Т. и машиниста Ашокенова С.К., работа Ашокеновым выполнена не по указанию работодателя, а по указанию дежурной по станции, поэтому считает, что техника выбыла из обладания владельца в результате противоправных действий Ашокенова С.К. (файл 3516-22-00-1_10_0403202295958_mlx.mp3, время 00:07:40; файл 3516-22-00-1_10_15042022100110_mlx.mp, время 00:12:03; файл 3516-22-00-1_10_18042022145705_mlx.mp, время 00:54:01).

Свидетель Мусатаева Г.М. суду пояснила, что работает в должности дежурной по станции Саяк. 28 октября 2021 года 20:00 часов заступила на ночную смену в качестве дежурной по станции, вместе с оператором Жанайбековой С., так же вместе с ними заступил на смену составитель поездов Бекен Р. В 21:30 часов поездной диспетчер Калмурзаев дал команду слить цистерну на 27 тупике за М-6. Днем эту работу проделать не успели, все пути были заняты. Чтобы в 27 тупик заехал локомотив, нужно было разгородить его, так как там стоял МПТ-6. Она позвонила в модуль, где должны были находиться на отдыхе машинист Ашокенов С. и его помощник,

однако никто не ответил и их там не было. По рабочему телефону связалась со станцией Балхаш с диспетчером пути станции Балхаш Мельник С.А., чтобы она подняла своих работников машинистов МПТ-6, которые были в командировке в п.Саяк. Около 22:00 часов по рации запросила МПТ-6, на что машинист Ашокенов С.К. ответил ей что будет готов через 5 минут, так как ему надо убрать башмаки. Через 5 минут запросив МПТ-6 Ашокенов С. сообщил, что готов, о том, что он находился в алкогольном опьянении и не может выполнить работу не говорил. После этого она дала ему команду выезжать от М-6 на свободный участок первого занятого пути, на что он продублировал ее команду полностью и выехал на первый занятый путь. То есть он прекрасно знал и понимал по команде, что путь занятый, но есть свободный участок. В это время от М-4 был готов локомотив 0125 машинист Ермагамбетов, которому дала команду выехать и заехать за М-6 на 27 тупик. В 22:39 часов Ашокенов С.К. по рации запросил скорую помощь и сообщил, что его помощнику стало плохо, о том, что он допустил столкновение со стоящим перед ним грузовым составом поезда он ничего не говорил. После чего она попросила оператора чтобы вызвала скорую помощь. Около 23:00 часов по рации узнала от Ашокенова С.К. что скорая приехала, но помощник умер. Сразу же через оператора сообщили об этом случае начальству.

Машинисты, которые собираются производить маневровые работы приходят для заполнения журналов готовности к работе, без заполнения и подписывания журналов они не допускаются к маневровым работам по станции, также проходят медицинское освидетельствование у медиков. Указанное Ашокенов С. и Койшыбаев в тот день в свою рабочую смену прошли.

Когда она дала команду в 22:05 часов машинисту Ашокенову С. и его помощнику Койшыбаеву С.Т. выезжать от М-6 на свободный участок первого занятого пути, они не приходили к ней и не заполняли журналы ССПС,

МВПС. Медики от МПТ-6 находились недалеко друг от друга, мог ли машинист и его помощник за это время пройти медицинское освидетельствование ответить не может, была уверена, что они прошли освидетельствование у медиков, которые работают круглосуточно. Об этом не убеждалась, в ее обязанности это не входит. МПТ-6 это самоходная машина и локомотив не мог заезжать под чужую технику, поэтому вызвала машиниста, чтобы разгородить тупик. Знала, что Ашокенов С. и его помощник находились в межсменном отдыхе, однако Ашокенов мог бы поставить ее в известность, что у него завершена рабочая смена и он в алкогольном опьянении и отказаться от выполнения команды. Действительно она не убедилась о их готовности и допустила к работе по разгорожению тупика, однако если бы не указание диспетчера то она бы не стала бы их допускать к работе в это время, а машинисты должны выполнить ее (Мусатовой) команду. Это было связано с организационной работой станции Саяк, которая функционирует 24 часа (файл 3516-22-00-1_10_0403202295958_mlx.mp3, время 00:29:57).

В судебном заседании свидетель Мельник С.А. суду показала, что работает в должности диспетчера пути Балхашской дистанции пути ПЧ-27,28 октября 2021 года заступила на смену, вечером по рабочему телефону с ней связалась дежурная по станции Мусатаева Г., поинтересовалась с какой стороны стоит МПТ-6, попросила найти машинистов МПТ-6, в связи с чем она стала звонить в модуль и на сотовые телефоны машиниста и его помощника, однако ребята не ответили. Далее связалась с водянниками, которых попросила сходить к МПТ-6 и известить, что их ищет дежурная станции. Около в 23:00 часов к ней на сотовый телефон позвонил машинист МПТ-6 Ашокенов сообщил, что умер его помощник Койшибаев С. спросил что ему делать, она ответила, что надо сообщить руководству, после об этом сообщила дорожному мастеру Копжасарову Н. (файл 3516-22-00-1_10_15032022145949_mlx.mp, время 00:34:21).

В судебном заседании свидетель Жукин М.Н. суду показал, что работает «Темиржол Су Караганда» проводником, 28.10.2021 года с утра он с коллегами Каримовым Ж. и Капасовым А. выехали с вагоном с прицепкой цистерны с водой со станции Балхаш-1 и направились на станцию Саяк. По дороге заправиляли колодцы, на станцию Саяк прибыли примерно в 16:00 часов. По прибытию, крытый вагон и цистерну с водой поставили на тупик станции, ждали команды для заправки колодцов водой. Далее около 21:30 часов подали тепловоз. После чего, около 21:50 часов к нему на сотовый телефон позвонил диспетчер, попросил сходить к машинистам МПТ-6 для того, чтобы они вышли на связь по радиии. Примерное расстояние от их крытого вагона и МПТ-6 около 150-200 метров, он с коллегами Каримовым Ж. и Капасовым А. направились туда, постучали в одну из дверей МПТ, на платформу вышел машинист Ашокенов С.К., и он передал ему, что дежурный по станции попросит выйти с ним на связь. В каком состоянии находился Ашокенов С.К. не знает, в кабину МПТ не заходил, его помощника не видел, передав команду дежурного они с коллегами ушли, а Ашокенов С.К. зашел обратно. После того как МПТ -6 освободил путь, их крытый вагон был закреплен к тепловозу и они отправились в г.Балхаш(файл 3516-22-00-1_10_29032022145428_mlx.mp, время 00:06:47).

Допрошенный в судебном заседании свидетель Капасов А.З. дал аналогичные показания как и свидетель Жукин М.Н.(файл 3516-22-00-1_10_24032022145535_mlx.mp, время 00:04:40).

Оглашенные в суде показания свидетеля Каримова Ж.Б. аналогичны показаниям вышеуказанных свидетелей (л.д.198-203).

В судебном заседании свидетель Бекен Р.О. пояснил, что работает составителем поездов станции Саяк, 28 октября 2021 года заступил в ночную смену. Видел, что транспорт МПТ стоял в тупике №27, за ним вагон-цистерна. Около 22:00 часов дежурная по станции Мусатаева Г. дала команду забрать с

тустика №27 водянку и подать воду в колодец Балхашской дистанции. Передвигаясь на маневровом тепловозе к тутику увидел на пути железнодорожной линии №1 транспорт МПТ-6, который стоял за грузовыми вагонами, то есть МПТ уже выехал с тустика, он проехал мимо. Далее, маневровым тепловозом вывез с тустика вагон-цистерну с водой и крытым вагоном и отвез к колодцу. После сброса воды зафиксировали "водянку" за грузовым поездом на железнодорожной линии №7. О смерти человека в тот день слышал от работников, про столкновение МПТ-6 не слышал (файл 3516-22-00-1_10_29032022145428_mlx.mp, время 00:03:01).

В судебном заседании свидетель Шами Е.М. пояснил, что работает осмотрщиком, ремонтником вагонов, 28 октября 2021 года находился на работе, после 00:30 часов слышали, что умер помощник машиниста МПТ-6. На месте происшествия его попросили помочь загрузить труп в локомотив №01125 под управлением Ермагамбетова, с ребятами зашли в кабину МПТ-6, труп лежал в кабине, когда его прикрывали покрывалом от трупа исходил запах алкоголя. Ашокенов С.К. находился внутри кабины, видно было, что он переживал, запах алкоголя был по всей кабине, возможно он исходил и от Ашокенова С. (файл 3516-22-00-1_10_29032022145428_mlx.mp, время 00:21:04).

Оглашенные в суде показания свидетеля Арыстанбаева Е.А. аналогичны показаниям свидетеля Шами Е.Н. (л.д. 175-177).

В судебном заседании свидетель Байбосынов Е.А. пояснил, что работает главным инженером ПЧ-27, 28 октября 2021 года находился в трудовом отпуске, о гибели помощника машиниста сообщила диспетчер станции Балхаш Мельник С.А. Ему известно что 28 октября 2021 года их работники МПТ-6 были откомандированы в поселок Саяк. Осматривал МПТ-6, имелись деформированные участки на передней части, при осмотре установили, что передняя кабина была оборудована под спальное место, от сотрудников

полиции узнал, что Ашокенов С.К. в тот день был в алкогольном опьянении. Он не имел права выполнять работу в состоянии алкогольного опьянения, один без помощника, должен был управлять машиной с кабины в зависимости от направления, выполнять все требования по заполнению журналов и пройти медосвидетельствование, сообщить дежурной что у него не рабочее время и он пребывает в алкогольном опьянении. Диспетчер должна была согласовать и уведомить руководство т.е. главного механика, что их работников привлекают к работе вне рабочее время. Машинист Ашокенов С.К. должен исполнять распоряжения их диспетчера, если это не противоречит инструкциям. Модуль это специально отведенное место для межсменного отдыха, в поселке модуль был оборудован, есть кухня и 10 кроватей. Машинист Ашокенов С.К. и Койшыбаев С. были в командировке в поселке Саяк, соответственно они должны были ночевать в модуле, но не в кабине МПТ-6. В каких целях они остались там ночевать не знает. Считает, что машинист и его помощник выполняя указания дежурной по станции действовали не в интересах своего работодателя, так как их основная работа заключалась по выгрузке шпал в поселке Саяк. Командировочные расходы их работникам оплачиваются своевременно, согласно маршрутного листа. Выполняя маневр машинист Ашокенов С. выехал с тупика на станционные пути. В целом маневровая работа МПТ-6 и маневровая работа водянки-цистерны в тот день это технологическая работа железной дороги. Дежурная по станции Мусатаева Г. не подчиняется им. (файл 3516-22-00-1_10_15032022145949_mlx.mp, время 00:32:35).

Специалист Зайцев А.А. пояснил, что работает главным инженером АО «НК «КТЖ» Карагандинского отделения магистральной сети, 28 октября 2021 года ему доложили, что скончался помощник машиниста по станции Саяк Койшыбаев С.

Постоянное место дислокации локомотивной бригады Ашокенова С.К. это станция Балхаш, они были направлены в поселок Саяк для организационной работы по разгрузке железобитонных шпал, бригада работает не круглосуточно, у них установлен рабочий день с 08.00 до 17.00 часов. Известно, что они прошли предсменное и послесменное освидетельствование и направились на отдых. Так как у них рабочее время закончилось, руководство не могло их отправить обратно на постоянное место дислокации на станцию Балхаш, в связи с чем они должны были переночевать на станции Саяк и с утра выехать на свое постоянное место дислокации.

Ашокеновым С.К. были нарушены инструкция по техническому обслуживанию и эксплуатации специального самоходного подвижного состава и должностная инструкция на машинистов, то есть он приступил выполнять команду дежурной в состоянии алкогольного опьянения, что строго запрещено, приступил к маневровой работе в одно лицо, то есть без помощника. Начал управлять техникой с задней кабины которая не обеспечивала видимость в ночное время, хотя должен был управлять с передней кабины управления, для того чтобы видеть полный обзор для движения вперед, не привел в полное техническое состояние технику, то есть не включил устройство безопасности «КЛУБ» УП. Также он с помощником должен был пройти все процедуры допуска на магистральную сеть, это была его обязанность, пребывая в алкогольном опьянении он обязан был отказаться от работы, а дежурная по станции обязана была проверить это и только проверив и убедившись о его готовности разрешить маневр. Ашокенов без команды дежурной не мог приступить к работе. Кроме того они с Койшыбаевым С. не имели права ночевать в кабине МПТ-6, станция Саяк оборудована местом отдыха (модуль) работников на 10 человек, который оборудован всеми необходимыми средствами. При таких обстоятельствах машинист МПТ-6 Ашокенов С.К. обязан был отказаться от команды дежурной по станции.

Он не является работодателем дежурной по станции Мусатаевой Г., однако считает, что согласно приказа №122 «О некоторых вопросах организации доступа перевозчиков грузов, услуг магистральной железнодорожной сети» дежурная по станции нарушила режим труда машиниста, до утра она не имела право привлекать его к каким либо работам, должна была согласовать с работодателем Ашокенова С.К., которые в свою очередь должны был издать приказ о допуске на магистральную сеть.

МПП-6 не предусмотрено устройства автоматической остановки на случай внезапной потери водителем (машинистом) управления, МПП-6 находится на балансе АО «НК «КТЖ» Дирекция магистральной сети», был в исправном состоянии, после столкновения были незначительные повреждения.

Согласно материалам специального расследования несчастного случая, смерть Койшыбаева С.Т. не связана с трудовой деятельностью так как машинист и его помощник находились не при исполнении трудовых обязанностей. Считает, что Ашокенов приступая к работе по команде дежурной действовал не в интересах работодателя (файл 3516-22-00-1_10_0403202295958_mix.mp3, время 01:32:10).

Допрошенный в судебном заседании специалисты Ахметов М.Т. и Жакешов дали аналогичные показания в части того какие именно были нарушены дежурной по станции и машинистом Ашокеновым С.К. инструкции как и специалист Зайцев А.А. Пояснив лишь, что команда дежурной «свободный участок первого занятого пути означает что дежурный по станции разрешает самоходной подвижной единице заехать на свободный участок пути, занятый иным подвижным составом. Дежурный по станции предупреждает что данный путь занятый и он должен ехать с особой бдительностью, однако конкретно на какое расстояние дежурная указать не может (файл 3516-22-00-1_10_15032022145949_mix.mp, время 01:06:54; (файл 3516-22-00-1_10_24032022145535_mix.mp, время 00:27:09).

В ходе судебного заседания допрошен судебно-медицинский эксперт Наурзбаев Т.К., который подтвердил выводы данные им в заключении №210/23.2/10715 от 25.11.2021 года. Причиной смерти Койшыбаева С. явилась: тупая травма шеи, сопровождавшаяся кровоизлиянием мягких тканей шеи, переломов тела и дужек 4-го шейного позвонка с кровоизлиянием в мягкие ткани шеи, спинного мозга, перелома подъязычной кости справа, кровоизлияние мягкого неба, гортаноглотки, что подтверждается данными судебно-медицинской экспертизы трупа и гистологическим исследованием. Кроме того, эксперт пояснил, что такие повреждения характерны дорожно-транспортным травмам, с высоты человеческого роста получение таких травм исключается, в сознании быть возможно, однако активные действия маловероятны. У Койшыбаева С. в крови был обнаружен этиловый спирт 0,24 промилле, в моче 0,97 промилле, эти показатели количества алкоголя в крови это показатели прижизненные, то есть на момент смерти Койшыбаев С. находился в алкогольном опьянении ближе к средней тяжести (файл 3516-22-00-1_10_29032022145428_mlx.mp, время допроса 01:07:18).

Вина подсудимого в совершении преступления, указанного в описательной части приговора доказывается показаниями потерпевшего, свидетелей, специалистов и следующими письменными материалами уголовного дела:

- рапортами сотрудника полиции от 29 октября 2021 года по факту обнаружения Койшыбаева С.Т. без признаков жизни (л.д.1-7);
- протоколами осмотра места происшествия и автотранспорта от 29 октября 2021 года, схемой и фототаблицей к данному протоколу, согласно которого в ходе осмотра осмотрен МПТ-6 №275 с серийным номером №19762756, расположенный на момент осмотра на 1-м железнодорожном пути станции Саяк города Балхаш. Установлено, что МПТ-6 №275 имеет две кабины управления, при осмотре передней кабины, внутри оборудована двумя

спальными койками, на котором обнаружен труп Койшибаева С.Т. без признаков насильственной смерти. На месте происшествия изъяты одна пустая бутылка емкостью 0,5 литров изпод водки с остатком жидкости (л.д.21-34);

- протоколами дополнительного осмотра места происшествия, осмотра транспорта и фото таблицей к ним от 30 октября 2021 года, где установлено, что передняя часть кузова МПТ-6 деформирована во внутреннюю сторону основания кузова с обеих сторон автосцепки, в ходе осмотра обнаружены и изъяты не подключенные к системе МПТ-6 аппараты КЛУБ-УП в количестве 2-х штук предназначенные для фиксации скорости МПТ-6 при движении(л.д.312-331);

- протоколом осмотра трупа от 29 октября 2021 года и фототаблицей к данному протоколу, согласно которым осмотрен труп Койшибаева С.Т. со следами телесных повреждений полученных в день происшествия(л.д.79-80);

- заключением судебно-медицинской экспертизы трупа Койшибаева С.Т. за №210/23.2/10715 от 25 ноября 2021 года, согласно выводам которой следует что причиной смерти Койшибаева С.Т. явилась тупая травма шеи, сопровождавшаяся кровоизлиянием мягких тканей шеи, переломов тела и дужек 4-го шейного позвонка с кровоизлиянием в мягкие ткани шеи, спинного мозга, перелома подъязычной кости справа, кровоизлияние мягкого неба, гортаноглотки, что подтверждается данными судебно-медицинской экспертизы трупа и гистологическим исследованием, смерть Койшибаева С.Т. наступила около 1-х суток тому назад на момент судебно-медицинской экспертизы трупа в морге, полученные телесные повреждения произошли одномоментно, друг за другом в быстрой последовательности, что подтверждается свойством, характером, телесных повреждений

Этиловый спирт -0,24промилле обнаруженный в крови и 0,97 промилле обнаруженный в моче Койшибаева С.Т. не имеет причинную связь с наступлением смерти.

Данное заключение эксперта подтверждает, что Койшибаев С.Т. получил телесные повреждения повлекшие его смерть, при обстоятельствах ДТП, которое произошло вследствие нарушения подсудимым правил при управлении железнодорожного транспорта. Это также указывает на последствия совершенного преступления и наличие признака его состава в виде причинения смерти человеку по неосторожности (45-72);

- протоколом выемки диска в количестве одной штуки с расшифровкой переговоров между машинистом Ашокеновым С. и дежурным по станции Саяк города Балхаш за 28 октября 2021 года;

- согласно акта от 11 ноября 2021 года произведено прослушивание записей регистратора переговоров речи типа «Незабудка-2» по каналу поездной радиосвязи станции Саяк от 28 октября 2021 года в период 21:57 часов по 23:05 часов, согласно которого усматривается, что дежурный по станции разрешает самоходной подвижной единице заехать на свободный участок пути, занятый иным подвижным составом, в свою очередь машинист полностью принимает и дублирует команду дежурной. То есть дежурный по станции предупреждает машиниста Ашокенова С.К., что данный путь занятый и он должен ехать с особой бдительностью (л.д.890-891);

Указанное подтверждается показаниями свидетеля Мусатаевой Г.М. и оглашенными показаниями подсудимого.

- должностной инструкцией на машинистов железнодорожных строительных машин, дрезин, мотовозов и специальных автомотрис от 02.12.2020 года, которая содержит правила, регламентирующие безопасность движения или эксплуатации железнодорожного транспорта, а также нормы, определяющие квалификационные требования, функциональные обязанности лиц, обязанных соблюдать эти правила (620-629);

-заключением медицинского освидетельствования Ашокенова С.К. от 28 октября 2021 года, установлена легкая степень алкогольного опьянения (л.д.96-97);

- протоколом проверки уточнений показаний на месте Ашокенова С.К. от 30 октября 2021 года, об обстоятельствах дела, в ходе которого Ашокенов С.К. показал место и свои действия (370-378);

- заключением судебной психолого-криминалистической экспертизы по видеозаписи допроса Ашокенова С.К. 07 декабря 2021 года, согласно которому в ходе следственных действий, а именно допроса, речь Ашокенова С.К. является разновидностью разговорной речи информирующего характера. Повествование, состоящее из простых и сложных по структуре и содержанию предложений, с умеренным темпом, ровным голосом без краски, создает впечатление что его устная речь, не подготовленная заранее и не имеет признаков заучености. При этом признаков, участников расследования - следователь, оператор съемки, данных в ходе расследования допроса Ашокенова С.К. какие виды грубого психологического давления на него с целью изменения, либо:- шантаж-запугивание путем распространения каких-либо негатива оАшокенове С.К. с целью получения признательного ответа; насильственное запугивание-реальная угроза его жизни, здоровью; давать необоснованные обещания и как-то смягчить наказание, условия содержания – не имеются (477-492);

- протоколом следственного эксперимента от 13 декабря 2021 года, где установлено, что на первой скорости расстояние 500 метров от место стоянки до место столкновения МПТ-6 №275 проехал со скоростью в 25 километров за 01 минуту 00 секунд, а максимальная скорость преодоления расстояние 500 метром от место стоянки 27-го вытяжного пути до место столкновения 1-го пути станции Саяк составило 43 километров в час, которую он проехал за 50 секунд (999-1000).

-вина подсудимого подтверждена и другими материалами уголовного дела.

Исследовав оглашенные показания подсудимого, заслушав потерпевшего, представителя гражданского ответчика, свидетелей, заключение прокурора и исследовав материалы уголовного дела, проанализировав каждое доказательство с точки зрения относимости, допустимости, достоверности, оценив собранные доказательства в совокупности и достаточности для разрешения дела, суд приходит к выводу о доказанности вины подсудимого в совершении установленного приговором суда деяния, объективными и не вызывающими сомнений фактическими данными установленными по делу.

Данные доказательства полностью подтверждают событие, признаки состава уголовного правонарушения, факт совершения Ашокеновым С.К. уголовного правонарушения и его вину.

Обсуждая вопрос об оценке доказательств, суд приходит к следующим выводам.

Анализом всех имеющихся доказательств, судом бесспорно установлено, что подсудимым Ашокеновым С.К., который находился в командировке в поселке Саяк, при управлении МПТ-6 в момент происшествия в силу выполняемой работы, нарушен пункт 1.5 должностной инструкции на машинистов железнодорожных строительных машин, дрезин, мотовозов и специальных автомотрис от 02.12.2020 года, утвержденный начальником Балхашской дистанции пути, согласно которой: «управление движением одним водителем (машинистом) дрезин, мотовозов и автомотрис всех типов, за исключением дрезин и автомотрис АС, специализированных на перевозках, допускается только при наличии устройства автоматической остановки на случай внезапной потери водителем (машинистом) способности к ведению машины».

Железнодорожный транспорт МПТ-6 в момент управления был в исправном состоянии, подсудимый при нарушении правил не предвидел возможность наступления общественно опасных последствий своих действий (бездействий), хотя при должной внимательности и предусмотрительности должен был и мог предвидеть эти последствия. Поскольку, и именно нарушение подсудимым правил выразившихся в том, что он сел за управление железнодорожного транспортного средства, а именно в заднюю кабину управления в одно лицо, где при дальнейшем передвижении со скоростью с 25 до 43 километров в час, зная об отсутствии устройства автоматической остановки, в условиях ограниченной видимости с задней кабины управления, не наблюдая за свободностью следуемого пути и легкомысленно рассчитывая расстояние, допустил столкновение со стоящим перед ним грузовым составом, что привело к общественно опасным последствиям в виде причинения по неосторожности смерти человеку.

Доводы защитников подсудимого о наличии вины дежурной по станции Мусатаевой Г., поскольку без указаний дежурного машинист бы не выехал и данных последствия бы не было, также о необходимости признать, что состав данного уголовного правонарушения может быть только двухсубъектным и ответственность за произошедшее должны нести либо оба участника (машинист и дежурный по станции), либо ни кто из них. Однако по данному делу в отношении дежурного по станции Мусатаевой Г. принято процессуальное решение о прекращении уголовного дела в виду отсутствия в действиях состава преступления, то при таких обстоятельствах действия Ашокенова С., так же не образуют состав преступления, предусмотренного ст. 344 ч.2 УК и уголовное дело подлежало прекращению, суд находит несостоятельными по следующим основаниям.

Диспозиция инкриминируемой статьи не предусматривает совершение рассматриваемого уголовного правонарушения в группе лиц, и вопрос о

наличии (отсутствии) вины других лиц не препятствует отдельному рассмотрению данного уголовного дела в отношении Ашокенова С.К., поскольку его вина в совершении преступления предусмотренного статьей 344 частью 2 УК доказана фактическими данными по делу.

Более того, в ходе досудебного расследования постановлением следователя от 26 января 2022 года, постановлено прекратить в части уголовное дело в отношении дежурного по станции Мусатаевой Г.М. в виду отсутствия в действиях состава преступления по ст. 344 ч. 2 УК (л.д. 1531).

При таких обстоятельствах суд рассмотрел данное уголовное дело в пределах предъявленного обвинения (нового обвинительного акта), в соответствии со статьей 340 УПК.

Защитники Ещанов Д. и Сламбеков Н. ходатайствовали о признании недопустимыми все следственные действия, так как фактические данные по делу получены с нарушениями уголовно-процессуального закона и вынести оправдательный приговор в отношении Ашокенова С., в виду отсутствия доказательств по делу.

Свое ходатайство защитники мотивировали тем, что начальник ЛОП полковник полиции Дюсембеков А.Н., практически одновременно создал сразу два СОГ, оба постановления считаются действующими, легитимными и в то же время противоречат друг другу. Не установлено кто именно является уполномоченным лицом, осуществляющим расследование по данному делу, соответственно расследование по делу проведено не уполномоченным лицом.

В первом постановлении руководителем СОГ назначен начальник ЛОП на ст. Балхаш старший лейтенант полиции Машрапов Т.С. (л.д.29). Далее при вынесении второго постановления о создании СОГ (*разница во времени составляет 2 минуты*) руководителем назначен начальник ЛОП на ст. Саяк капитан полиции Ожанов Е.М. (л.д.30),

После передачи по подследственности, дальнейшее расследование уголовного дела поручается заместителем начальника ЛОП по станции Караганда-Сортировочная Аманбаевым Б. следователю ЛОП по станции Караганда-Сортировочная Қанат Д. от 02.11.2021года. Постановление о принятии в производство следователем подписано раньше, чем поручение. При этом постановления начальника Дюсембекова А.Н. от 29.10.2021г. о создании СОГ не отменены и СОГ не расформирован. Это препятствовало заместителю давать поручения о дальнейшем расследовании, в этой связи, принятие к своему производству и расследование дела следователем Қанат Д., являются не законными, поскольку проведены не уполномоченным лицом.

Оперативными сотрудниками включенные в СОГ ряд следственных действий проведены без соответствующих поручений руководителя СОГ, не подписаны лицом производившим следственные действия, ряд протоколов без указания следственного действия.

Допрос Ашокенова С.К. в качестве свидетеля имеющего право на защиту проведен без участия защитника, при этом заявления от Ашокенова С. об отказе от услуг защитника в материалах дела нет, тем самым нарушено право на защиту.

По делу не соблюдены положения о языке судопроизводства, так постановления о создании СОГ вынесены на русском языке, рапорт дежурного от 29 октября 2021 года на двух языках.

Указанные основания защитники считают существенными нарушениями уголовно-процессуального законодательства, влекущими недопустимость доказательств.

Изучив ходатайство защитников о признании доказательств недопустимыми, суд приходит к выводу о их несостоятельности и необходимости отклонения по следующим основаниям.

По факту вынесения начальником ЛОП на станции Караганда-Сортировочная Дюсембековым А.М. двух постановлений о создании СОГ от 29 октября 2021года, где в первом постановлении от 29.10.2021 года руководителем СОГ назначен начальник ЛОП на ст. Балхаш старший лейтенант полиции Машрапов Т.С.(время 23:05), а спустя минуту вторым постановлением от 29.10.2021года (время 23:06) назначен начальник ЛОП на ст. Саяк капитан полиции Ожанов Е.М.:

- согласно ст. 62 ч.4 УПК РК – начальник органа дознания, кем является начальник ЛОП на станции Караганда-Сортировочная Дюсембеков А.М.) в пределах своей компетенции по делам об уголовных правонарушениях, досудебное расследование по которым осуществляется органами дознания, вправе: давать указания о производстве отдельных следственных и иных процессуальных действий, квалификации деяния подозреваемого, передаче дела, материалов от одного дознавателя к другому, поручать дознание нескольким дознавателям;

- Согласно ч.1 ст.194 УПК досудебное расследование по делу в случае его сложности или большого объема может быть поручено группе следователей и сотрудников органа дознания (*следственной, следственно-оперативной группе*), о чем выносится постановление. Решение об этом вправе принять начальник следственного отдела или органа дознания. В постановлении должны быть указаны все следователи, сотрудники органа дознания, которым поручено производство расследования, в их числе следователь – руководитель группы.

ст.194 УПК РК – не указывает количество создаваемых СОГ органом уголовного преследования, также как их расформирования или изменении того или иного состава СОГ;

- согласно ст. 198 УПК РК - в процессе досудебного расследования при принятии в соответствии с настоящим Кодексом какого-либо процессуального

решения лицом, осуществляющим досудебное расследование, выносится постановление, в котором указываются место и время его составления, фамилия и должность этого лица, существо и основания принимаемого решения, статьи настоящего Кодекса, на основании которых вынесено постановление, то есть что и было сделано начальником органа дознания с учетом расстояния между городом Балхаш и поселком Саяк Карагандинской области (*198 километров*) и обеспечения своевременности производства необходимых неотложных следственных действий;

- в течений одной минуты будучи руководителем СОГ старший лейтенант полиции Машрапов Т.С. не проводил какие либо следственные действия и не выносил ключевые процессуальные решения по делу (согласно ст. 195 УПК РК);

- в последующем при вынесений постановлений о созданий СОГ (руководитель капитан полиции Ожанов Е.М.) - старший лейтенант полиции Машрапов Т.С. включен в состав СОГ и являлся участником (со исполнителем) при расследования настоящего уголовного дела досудебного расследования;

- вместе с тем, все первоначальные следственные действия, проведенные Машраповым Т.С. и Ожановым Е.М. повторно и дополнительно проведены следователем Канат Д.С.

По факту полномочия поручать расследование следователю, вопреки постановлению своего вышестоящего руководства, а именно начальника ЛОП по станции Караганда-Сортировочная Дюсембекова А.М.:

согласно ст. 62 УПК РК – начальником органа дознания является начальник ЛОП на станции Караганда-Сортировочная Дюсембеков А.М., который в пределах своей компетенции по делам об уголовных правонарушениях, досудебное расследование по которым осуществляется органами дознания, вправе: давать указания о производстве отдельных следственных и иных процессуальных действий, квалификации деяния

подозреваемого, передаче дела, материалов от одного дознавателя к другому, поручать дознание нескольким дознавателям;

01.11.2021 года уголовное дело №217812031000212 по категории «001-смерть лица без признаков насильственной смерти квалифицировано на ст. 344 ч.2 УК РК и в этот же день в порядке ст. 186 УПК РК передано по подследственности в следственный отдел Линейного ОП на станции Караганда-Сортировочная, для дальнейшего расследования, то есть в другой орган расследования, где полномочия начальника органа дознания поручать осуществления досудебного расследования следователю не предусмотрены.

- согласно ст. 187 УПК РК(подследственность) - по делам об уголовных правонарушениях предусмотренного ст. 344 УК РК предварительное следствие производится следователями органов внутренних дел.

- согласно ст. 59 УПК РК – начальник следственного отдела, кем является заместитель начальника ЛОП на станции Караганда-Сортировочная по следствию, он же начальник следственного отделения майор полиции Аманбаев Б.А. в пределах своей компетенции уполномочен поручать производство следствия или ускоренного досудебного расследования следователю.

В этой связи, выносить постановление об отмене СОГ либо его расформирования не было необходимостью (при том что не предусмотрено УПК РК), так как согласно ст. 187 ч. 2 УПК РК уголовное дело передано по подследственности в другой орган, где уже начальник данного отдела вынес постановление о поручении производства досудебного расследования следователю Канат Д.

Поэтому указанные доводы в ходатайстве защитников Ашокенова С.К. не обоснованные, и мнения не правомерности поручения расследования следователю заместителем, вопреки постановлению вышестоящего руководства нецелесообразны.

Оперуполномоченные ЛОП Доспол А.Р., Кажыкенов Т. и Жаксылык Н. включены в состав СОГ от 29.10.2021 года и производили следственные действия согласно постановлению СОГ, при этом каких-либо дополнительных поручений не требуется.

Действительно в некоторых допросах в конце листа отсутствуют информация о лицах, производивших следственные действия. Однако, указанные нарушения не существенны, так как в начале, то есть на первом листе всех протоколов, а также при подписке о неразглашении в конце, сведения о должностном лице составивший протокол имеется. Также в протоколах об ознакомления о назначении экспертиз и ознакомлении с заключениями не указано должностное лицо, который проводил следственные действия. Однако, указанные нарушения не существенны, и не влекут их незаконность так как в конце протокола и на втором листе всех протоколов, сведения о должностном лице составивший протокол имеется.

29 октября 2021 года Ашокенов С.К. был допрошен в качестве свидетеля имеющего право на защиту, при этом, в этом же протоколе указан отказ от защитника (л.д.85-90). В данном случае Ашокенов С.К. в ходе допроса добровольно изъявил желание дать показания по обстоятельствам дела и был допрошен без участия адвоката по его желанию.

Органом уголовного преследования подозреваемый и его защитники ознакомлены с материалами уголовного дела, замечания и ходатайства подозреваемым и их защитниками не приносились.

Суд считает доводы защиты о нарушении принципа языка судопроизводства необоснованными.

В соответствии со статьей 7 Конституции Республики Казахстан в Республике Казахстан государственным языком является казахский язык. В государственных организациях и органах местного самоуправления наравне с казахским официально употребляется русский язык.

Согласно части 1 статьи 30 Уголовно-процессуального кодекса Республики Казахстан уголовное судопроизводство в Республике Казахстан ведется на казахском языке, наравне с казахским официально в судопроизводстве употребляется русский язык, а при необходимости и другие языки.

Из пункта 2 Нормативного постановления Верховного Суда Республики Казахстан от 22 декабря 2016 года за № 13 «О некоторых вопросах применения принципа языка судопроизводства» следует, что применение принципа языка судопроизводства является правовой гарантией обеспечения защиты прав и свобод лиц, участвующих в судебном процессе.

В ходе досудебного расследования подозреваемому были разъяснены его права относительно ведения уголовного процесса на языке, на котором он свободно владеет, в результате чего, последний изъявил добровольное желание вести производство по делу на понятном для него русском языке.

Таким образом, суд считает, что при вынесении постановления о создании СОГ на русском языке, составления рапорта на двух языках, органом уголовного преследования защита прав и свобод лиц, участвующих в судебном процессе и конституционные права подозреваемого на ведение судопроизводстве нарушены.

При таких обстоятельствах ходатайство защитников о признании недопустимым в качестве доказательств всех материалов уголовного дела, вынесению частного постановления и оправдании Ашокенова С.К. по ст. 344 ч. 2 УК, удовлетворению не подлежит.

Анализ всех доказательств, собранных в ходе досудебного расследования органом уголовного преследования, доказательств, представленных стороной обвинения в ходе главного судебного разбирательства, их оценка с точки зрения относимости, допустимости и достоверности, показывает, что доказательства, указанные в настоящем приговоре являются относящимися к

данному уголовному делу, допустимыми, так как получены с соблюдением требований УПК РК и достоверными, поскольку все они вытекают одно из другого и соответствуют своей действительности.

Исследовав оглашенные показания подсудимого, заслушав потерпевшего, представителя гражданского ответчика, свидетелей, заключение прокурора и исследовав материалы уголовного дела, проанализировав каждое доказательство с точки зрения относимости, допустимости, достоверности, оценив собранные доказательства в совокупности и достаточности для разрешения дела, суд приходит к выводу о доказанности вины подсудимого в совершении установленного приговором суда деяния, объективными и не вызывающими сомнений фактическими данными установленными по делу.

Обсуждая вопрос о квалификации действий подсудимого, суд приходит к следующим выводам.

Органом уголовного преследования действия подсудимого квалифицированы по части 2 статьи 344УК как нарушение правил безопасности движения или эксплуатации железнодорожного транспорта лицом, в силу выполняемой работы обязанным соблюдать эти правила, повлекшее по неосторожности смерть человека.

Обвинение орган уголовного преследования обосновал тем, что подсудимый нарушил пункт 42 раздела 3 инструкции №ЦП-272-05 «По техническому обслуживанию и эксплуатации специального самоходного подвижного состава на магистральной сети Республики Казахстан» от 06.07.2005 года, согласно которой по окончании смены машинист, помощник машиниста специального самоходного подвижного состава (далее ССПС) обязаны заглушить двигатель, очистить ССПС от пыли и грязи, слить конденсат из влагомаслоотделителей воздушных резервуаров. Перед уходом из ССПС затормозить его ручным тормозом, подложить тормозные башмаки с двух сторон, закрыть кабину на ключ, сдать в установленном порядке

оформленный маршрутный лист, формуляр машиниста, ключи управления ССПС и кабин руководителю пункта дислокации.

Однако данные нарушения требований правил хоть и имеются в действиях подсудимого, но не состоят в причинно - следственной связи с наступившим общественно опасным последствием в виде причинения смерти по неосторожности. Диспозицией ст. 344 не охватываются нарушения правил эксплуатации, не связанные с движением транспортных средств.

Ответственность по рассматриваемой статье наступает в случае нарушения лицом не любых действующих на транспорте правил, а только тех, нарушение которых повлекло наступление указанных в статье вредных последствий.

В этой связи, вмененный органом уголовного преследования признак состава преступления «нарушение правил эксплуатации железнодорожного транспорта» и нарушение пункт 42 раздела 3 инструкции №ЦП-272-05 «По техническому обслуживанию и эксплуатации специального самоходного подвижного состава на магистральной сети Республики Казахстан» от 06.07.2005 года исключены судом из обвинения.

Однако, подсудимым нарушены требования пункта 1.5 должностной инструкции на машинистов железнодорожных строительных машин, дрезин, мотовозов и специальных автомотрис от 02.12.2020 года, который регламентирует безопасность движения и деятельность лиц, обязанных соблюдать правила движения железнодорожного транспорта, в силу выполняемой работы и состоят в прямой причинно - следственной связи с наступившим общественно опасным последствием в виде причинения по неосторожности смерти человеку.

Таким образом, правильной квалификацией действий подсудимого предусмотренной частью 2 статьи 344 УК следует считать - нарушение правил безопасности движения железнодорожного транспорта

лицом, в силу выполняемой работы обязанным соблюдать эти правила, что повлекло за собой по неосторожности смерть человека.

При назначении наказания подсудимому суд, руководствуясь требованиями статей 52,53,54 УК «Об общих началах назначения уголовного наказания» и требованиями, содержащимися в Нормативном постановлении Верховного Суда Республики Казахстан №4 от 25.06.2015 года «О некоторых вопросах назначения уголовного наказания», учитывает характер и степень общественной опасности совершенного им уголовного правонарушения, личность подсудимого, в том числе его поведение до и после совершения правонарушения, обстоятельства, смягчающие и отягчающие уголовную ответственность и наказание, а также влияние назначенного наказания на его исправление и на условия жизни его семьи или лиц, находящихся на его иждивении.

Обстоятельствами, смягчающими уголовную ответственность и наказание подсудимого, в соответствии со ст. 53 УК суд признает наличие на иждивении малолетних детей.

Обстоятельством, отягчающим уголовную ответственность и наказание подсудимого, суд, в соответствии со ст. 54 ч. 1 п. 12 УК признает совершение преступления в состоянии алкогольного опьянения.

Суд, принимая во внимание, что подсудимый Ашокенов С.К. управляя железнодорожным транспортом, то есть источником повышенной опасности, в силу выполняемой работы нарушил правила безопасности движения, которое повлекло за собой причинение смерти Койшибаева С.Т. по неосторожности, с учетом характера и степени общественной опасности содеянного, наступивших тяжких последствий, полагает назначить подсудимому наказание в пределах, предусмотренных санкцией части 2 статьи 344 УК, которая не предусматривает альтернативных мер наказания.

В связи с чем, суд считает необходимым и правильным назначить Ашокену С.К. наказание, в виде лишения свободы, в пределах установленного законодательством за совершение такого вида уголовного правонарушения с назначением дополнительного наказания в виде лишения его права заниматься деятельностью, связанной с безопасностью движения на железнодорожном транспорте, поскольку данное наказание необходимо и достаточно для его исправления и предупреждения новых преступлений.

Исключительных обстоятельств, для назначения наказания ниже низшего предела или назначения наказания в виде лишения свободы с условным осуждением (статьи 55, 63 УК) не имеется.

В соответствии с пунктом 1) части 5 статьи 46 УК для отбывания наказания следует определить учреждение уголовно - исполнительной системы минимальной безопасности.

В силу статьи 11 части 3 УК совершенное подсудимым уголовное правонарушение отнесено к категории средней тяжести.

К Ашокену С.К. по делу гражданский иск не предъявлен. Согласно нотариально заверенного заявления потерпевшего Койшыбаева М.С. от 21 февраля 2022 года, последний претензий по возмещению материального и морального ущерба к подсудимому не имеет.

Учитывая, что Ашокенов С.К. совершил уголовное правонарушение средней тяжести, до введения Закона Республики Казахстан «Об амнистии в связи с тридцатилетием Независимости Республики Казахстан» от 07 декабря 2021 года, то подлежат применению нормы статьи 2, пункта 1, подпункта 2, пункта 4 указанного Закона, согласно которых, от уголовной ответственности или основного наказания освобождаются лица, совершившие преступления средней тяжести, не повлекшие причинение ущерба, либо полностью его возместившие или по которым не предъявлен гражданский иск, а также по находящимся в производстве судов делам об уголовных проступках,

преступлениях небольшой или средней тяжести, за совершение которых предусматривается обязательное назначение дополнительного наказания, лица указанные в пункте 1 настоящей статьи, освобождаются от дальнейшего отбывания наказания только основного наказания.

Изучив гражданский иск о взыскании с гражданского ответчика АО «НК «КТЖ» в пользу гражданского истца Койшибаева М.С. морального вреда 30 000 000 тенге, суд приходит к следующему.

Судом установлено и никем не оспаривается, что Ашокенов С.К. на момент совершения уголовного правонарушения состоял в трудовых отношениях структурного подразделения юридического лица АО «НК КТЖ» - Балхашская дистанции пути филиала АО «НК КТЖ» - «Карагандинское отделение магистральной сети», работал согласно приказу №Л98 от 09 июня 2014 года о приеме на работу в качестве машиниста матовоза МПТ-6 5 разряда.

Согласно ответа директора по эксплуатации филиала АО «НК «КТЖ» - «Карагандинское отделение магистральной сети», филиалу АО «НК «КТЖ» - «Дирекция магистральной сети» выдано свидетельство о государственной регистрации железнодорожного подвижного состава МПТ-6. Согласно инвентарной карточки учета мотовоз МПТ-6 числится на балансе Балхашской дистанции пути (ПЧ-27 Балхаш) филиала АО «НК «КТЖ» - «Карагандинское отделение магистральной сети».

Согласно положения о филиале АО «НК «КТЖ» - «Дирекция магистральной сети» (далее - Дирекция), является обособленным структурным подразделением юридического лица АО «НК «КТЖ». Дирекция не является юридическим лицом. Имущество учитываемое на балансе Дирекции, является собственностью юридического лица АО «НК «КТЖ».

Ашокенов С.К. совершил уголовное правонарушение управляя источником повышенной опасности – мотовозом МПТ-6 №275, в силу

трудовых отношений с владельцем этого источника юридического лица АО «НК «КТЖ».

Согласно пункту 11 нормативного постановления Верховного Суда Республики Казахстан от 20.06.2005 №1 «О рассмотрении гражданского иска в уголовном процессе» подлежат рассмотрению гражданские иски о возмещении вреда, причиненного непосредственно преступлением.

Согласно пункту 18 нормативного постановления Верховного Суда Республики Казахстан от 29.06.2011г. №3 «О практике применения уголовного законодательства по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» следует, что по делам данной категории в качестве гражданских ответчиков должны привлекаться владельцы транспортных средств, на которых в соответствии с частью 1 статьи 931 Гражданского кодекса Республики Казахстан (далее-ГК) возлагается обязанность по возмещению вреда, причиненного источником повышенной опасности.

Согласно пункту 7 нормативного постановления Верховного суда Республики Казахстан от 09.07.1999 года №9 «О некоторых вопросах применения судами Республики законодательства по возмещению вреда, причиненного здоровью» под владельцем источника повышенной опасности следует понимать юридическое лицо или гражданина, осуществляющих эксплуатацию источника повышенной опасности в силу принадлежащего им права собственности, права хозяйственного ведения, права оперативного управления либо по другим основаниям (по договору аренды, по доверенности на управление транспортным средством, в силу распоряжения компетентного органа о передаче источника повышенной опасности и т. д.).

Не признается владельцем источника повышенной опасности и не несет ответственности за вред перед потерпевшим лицо, управляющее источником повышенной опасности в силу трудовых отношений с владельцем этого

источника (шофер, машинист, оператор и др.). Если автотранспортные предприятия и другие предприятия передают по договору аренды автомашины своим работникам, т.е. лицам, состоящим с предприятием в трудовых отношениях, действующим в интересах предприятия, и транспортное средство фактически не выходит из владения этого предприятия, то ответственность за причиненный вред должно нести предприятие как владелец (собственник) источника повышенной опасности.

В соответствии частями 1, 2 статьи 921 и частью 1 статьи 931 ГК вред, причиненный работником при исполнении трудовых (служебных, должностных) обязанностей, должны возместить юридическое лицо либо гражданин, с которыми он состоял в трудовых отношениях. Юридические лица и граждане, деятельность которых связана с повышенной опасностью для окружающих (транспортные организации, промышленные предприятия, стройки, владельцы транспортных средств и др.), обязаны возместить вред, причиненный источником повышенной опасности, если не докажут, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего.

Обязанность возмещения вреда возлагается на юридическое лицо или гражданина, которые владеют источником повышенной опасности на праве собственности, праве хозяйственного ведения или праве оперативного управления либо на любом другом законном основании (договоре имущественного найма, доверенности на право управления транспортным средством, в силу распоряжения компетентного органа о передаче источника и т.п.).

Согласно пункту 35 нормативного постановления Верховного Суда Республики Казахстан от 06.10.2017г. №9 «О некоторых вопросах применения судами законодательства при разрешении трудовых споров» за вред, причиненный работником при исполнении трудовых обязанностей третьим

лицам, имущественную ответственность несет работодатель, с которым работник состоит в трудовых отношениях.

В соответствии с пунктом 13 нормативного постановления Верховного Суда Республики Казахстан от 27.11.2015г. №7 «О применении судами законодательства о возмещении морального вреда» при рассмотрении исков граждан о взыскании компенсации морального вреда, причиненного источником повышенной опасности, судам необходимо иметь в виду, что владелец источника повышенной опасности обязан компенсировать моральный вред, если не докажет, что этот вред причинен потерпевшему вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего, либо в связи с тем, что источник повышенной опасности выбыл из его правомерного владения в результате противоправных действий причинителя вреда.

Под выбытием источника повышенной опасности из правомерного владения владельца следует понимать такую ситуацию, когда владелец источника повышенной опасности принял разумные и достаточные меры, исключающие возможность использования источника повышенной опасности в обычных условиях третьими лицами помимо его воли.

Иск в части взыскания морального вреда мотивирован тем, что в результате совершенного преступления гражданский истец испытал нравственные страдания в виде чувства подавленности, гнева, отчаяния, ущербности, дискомфортного состояния.

Представитель гражданского ответчика АО «НК «КТЖ» Ямщикова О.Г. иск не признала, мотивируя отсутствием вины в причинении вреда владельцем источника, источник выбыл из обладания владельца в результате противоправных действий Ашокенова С.К. не при исполнении трудовых обязанностей в интересах работодателя, однако указанные доводы суд считает не обоснованными.

Так, вина Ашокенова С.К. в совершении преступления, по нарушению правил безопасности движения железнодорожного транспорта в силу выполняемой работы обязанным соблюдать правила, повлекшего по неосторожности смерть Койшибаева С.Т., установлена судом в ходе главного судебного разбирательства. Машинист Ашокенов С.К. имея доступ к использованию в работе МПТ-6, находясь на станции Саяк в командировке, не смотря на межсменный отдых, согласно пункта 3.1 должностной инструкции на машинистов железнодорожных строительных машин, дрезин, мотовозов и специальных автомотрис от 02.12.2020 года, приступая к работе по распоряжению дежурной по станции, соблюдал обязанность, непосредственно направленную на выполнение функций по оперативному распоряжению дежурной по станции на производство маневра обслуживаемой станции.

Согласно ст.ст. 1, 17 Закона Республики Казахстан от 8 декабря 2001 года N 266 «О железнодорожном транспорте», на железнодорожной станции, имеющей соответствующее путевое развитие, могут производиться маневровая работа по формированию и расформированию поездов и технические операции с поездами. Перевозочный процесс – совокупность организационно и технологически взаимосвязанных операций, выполняемых при подготовке, осуществлении и завершении перевозок железнодорожным транспортом.

Потому гражданский иск заявлен обоснованно, поскольку установлена прямая причинно – следственная связь между преступными действиями подсудимого и наступившими последствиями.

Из приведенных выше норм закона, следует что моральный вред причиненный уголовным правонарушением подлежит возмещению владельцем (собственником) источника повышенной опасности и работодателем подсудимого - АО «НК «КТЖ», поскольку Ашокенов С.К. совершил уголовное правонарушение при выполнении своих трудовых обязанностей, в интересах владельца источника повышенной опасности.

Вследствие совершенного преступления, гражданский истец испытал глубокие переживания, вызванные утратой отца.

Жизнь каждого человека бесценна, потерю которой невозможно восполнить.

В этой связи, суд учитывая степень вины подсудимого, субъективную оценку тяжести причиненного потерпевшим ущерба, в том числе нравственных и физических страданий потерпевшего, имущественное положение сторон, а также руководствуясь принципом достаточности и справедливости, согласно статьи 952 ГК считает, что иск о взыскании суммы морального вреда подлежит частичному удовлетворению и необходимым взыскать с АО «НК «КТЖ» в пользу истца Койшибаева М.С. 7 000 000 тенге.

В остальной части иска следует отказать.

Исковые требования о возмещении морального вреда, в соответствии со статьей 166 УПК являются самостоятельными исковыми требованиями, которые облагаются государственной пошлиной от оплаты которой гражданские истцы в уголовном процессе освобождены.

При таких обстоятельствах, с АО «НК «КТЖ» подлежит взысканию в доход государства сумма государственной пошлины в размере 50 % от одного МРП (3063) за удовлетворенное требование неимущественного характера о взыскании морального вреда в сумме 1532 тенге.

В соответствии с частью 2 статьи 170 УПК, по вступлению приговора в законную силу следует установить месячный срок для добровольного исполнения приговора в части гражданского иска.

Кроме того, в соответствии с требованиями частей 1, 2 статьи 178 УПК подлежат взысканию с подсудимого в доход государства процессуальные издержки за проведение судебно - медицинских экспертиз и судебно-биологической экспертизы, затраты на производство которых составили в

сумме 81292 тенге (57982,89 + 840,50 + 840,50 + 840,50 + 840,50 + 19 946,57 = 81291,46).

В соответствии со статьей 98-2 УК и частью 2 статьи 10 Закона Республики Казахстан «О Фонде компенсации потерпевшим» с подсудимого подлежит взысканию Фонд компенсации потерпевшим принудительный платеж в размере 15 месячных расчетных показателей, что на момент совершения уголовного правонарушения, то есть на октябрь 2021 года (1МРП = 2917), составляет 43755 тенге.

Судьбу вещественных доказательств следует разрешить в соответствии со статьей 118 УПК в следующем порядке:

- вещи не представляющие материальную ценность следует уничтожить;
- вещи имеющие материальную ценность, переданные под сохранение расписки следует оставить по принадлежности;
- документы являющиеся вещественными доказательствами и хранящиеся в материалах уголовного дела, следует оставить при деле.

РЕЗОЛЮТИВНАЯ ЧАСТЬ:

Руководствуясь статьями 387-390, 401 УПК, суд

ПРИГОВОРИЛ:

Ашокенова Саята Кайроллаевича признать виновным в совершении преступления, предусмотренного частью 2 статьи 344 УК и назначить ему наказание в виде лишения свободы сроком на 4 (четыре) года, с лишением права заниматься деятельностью, связанной с безопасностью движения на железнодорожном транспорте сроком на 3 (три) года, с отбыванием наказания в учреждениях уголовно-исполнительной системы минимальной безопасности.

Применить в отношении Ашокенова Саята Кайроллаевича, положения статьи 2, пункта 1, подпункта 2, пункта 4 Закона Республики Казахстан «Об амнистии в связи с тридцатилетием Независимости Республики Казахстан» от 07 декабря 2021 года, и освободить от отбывания основного наказания, назначенного настоящим приговором.

В отношении Ашокенова Саята Кайроллаевича, дополнительное наказание в виде лишения права заниматься деятельностью, связанной с безопасностью движения на железнодорожном транспорте сроком на 3 (три) года, подлежит исполнению в предусмотренном законом порядке.

Меру процессуального принуждения в виде обязательство о явке в отношении Ашокенова С.К., по вступлении приговора в законную силу отменить.

Гражданский иск Койшибаева Маргулана Саматовича Акционерного общества «Национальная компания «Казахстан Теніржолы» о возмещении морального вреда в сумме 30000000 тенге - удовлетворить частично.

Взыскать с Акционерного общества «Национальная компания «Казахстан Теніржолы» в пользу Койшибаева Маргулана Саматовича сумму компенсации морального вреда в размере 7000000 (семь миллионов) тенге.

В удовлетворении остальной части иска Койшибаева Маргулана Саматовича отказать.

Приговор в части гражданского иска подлежит добровольному исполнению в срок до одного месяца, после вступления приговора в законную силу. В случае неисполнения приговора в добровольном порядке, принудительное исполнение производится в порядке, установленном законодательством об исполнительном производстве и статусе судебных исполнителей.

Взыскать с Акционерного общества «Национальная компания «Казахстан Теміржолы» в доход государства государственную пошлину в размере 1532 (одна тысячапятьсот тридцать две) тенге.

Взыскать с Ашокенова Саята Кайроллаевича в доход государства процессуальные издержки за проведение экспертизы по делу в сумме 81292 (восемьдесят одну тысячу двести девяносто две)тенге.

Взыскать с Ашокенова Саята Кайроллаевичав Фонд компенсации потерпевшим принудительный платеж в размере пятнадцати месячных расчетных показателей в сумме 43 755 (сорок три тысячи семьсот пятьдесят пять) тенге.

По вступлению приговора в законную силу вещественные доказательства:

- кровь от трупа Койшыбаева С.Т. на марле в белом конверте,кровь на марле Ашокенова С.К. в белом конверте, 0,5-литровую бутылку водки марки «Засада»с содержимым напитком меньше половины,белую тару из полимерной глины с изображением овцы,обломки граненой стеклянной тары, обломки полимерной глиняной посуды белого цвета,личные вещи трупаКойшибаева С.Т. - спецодежда верхняя, футболка, нижнее нательное белье, трусы хранящиеся в камере хранения ЛОП на станции Караганда – Сортировочная, уничтожить;

- регистрационные кассеты аппарата КЛУБ-УП из МПТ-6 в количестве 2 штук, мотовоз погрузочного транспорта (МПТ-6) серийнымномером №19762756переданные под сохранную расписку Бесембаеву Д.Н., вернуть по принадлежности АО «НК «КТЖ»;

-сотовый телефон марки «OPPO A12», куртку черного цвета, головной убор из бархата, внутреннее белье - брюки зеленого цвета, верхнее белье зеленого цвета,переданные под сохранную расписку АшокеновуС К. оставить по принадлежности последнему;

- сотовый телефон марки «Samsung А-6» с чехлом черного цвета, переданные под сохранную расписку Койшибаеву М.С. оставить по принадлежности последнему;

- DVD-R диски с видеозаписями следственных действий: повторного осмотра места происшествия; по осмотру и уточнению места происшествия сосвидетелем имеющим право на защиту Ашокеновым С.К.; следственное действие по допросу свидетеля имеющего право на защиту Ашокеновым С.К., с записью стенограммы радиостанции между дежурными станции Саяк имашиниста МПТ-6275 Ашокеновым С.К.; следственного эксперимента на станции Саяк от 13 декабря 2021 года, всего 5 дисков хранящиеся при деле, оставить при деле.

На приговор суда может быть подана апелляционная жалоба, принесено ходатайство прокурором в течение пятнадцати суток со дня его провозглашения, в судебную коллегия по уголовным делам Карагандинского областного суда через Балхашский городской суд Карагандинской области.

Судья
А.Х.

Жандильдина

Копия верна:

Судья
А.Х.

Жандильдина



П Р И Г О В О Р
ИМЕНЕМ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

16 марта 2021 года дело №3166-21-00-1/16 город Шу

Шуский районный суд Жамбылской области в составе:
председательствующего судьи Жаманкулова Е.,
при секретаре судебного заседания Анарбекове Е.,
с участием государственного обвинителя-прокурора Удербая М.,
потерпевших Орумбаева К., Орумбаевой Г.,
подсудимого Маратова А.,
защитника- адвоката Бекешева Б.,
рассмотрел в открытом судебном заседании в сокращенном порядке, с
применением средств аудио-видеозаписи уголовное дело, по которому:
Маратов Арнұр Бауыржанұлы, 11 июля 1996 года рождения, уроженец
Жамбылской области, со средне-специальным образованием, не
состоящий

в браке, работающий помощником машиниста маневрового движения Шуского эксплуатационного локомотивного депо, военнообязанный, проживающий по адресу: Жамбылская область, город Шу, ул.Муратбаева,

дом №23, предан суду по обвинению в совершении уголовного правонарушения, предусмотренного частью 2 статьи 344 Уголовного кодекса Республики Казахстан (далее-УК)

РЕЗОЛЮТИВНАЯ ЧАСТЬ:

Руководствуясь статьями 382, 387-390, 392, 393, 395-398, 401, 402УПК, суд

ПРИГОВОРИЛ:

Маратова Арнұра Бауыржанұлы признать виновным по части 2 статьи 344 Уголовного кодекса Республики Казахстан и назначить ему наказание в виде 3 (три) года 6 (шесть) месяцев лишения свободы, с лишением права заниматься деятельностью, связанной с безопасностью движения на железнодорожном транспорте сроком на 2 (два) года.

На основании частей 1 и 3 статьи 63 Уголовного кодекса Республики Казахстан назначенное Маратову Арнұру Бауыржанұлы наказание считать условным.

В соответствии с частью 2 статьи 44 Уголовного кодекса Республики Казахстан осужденному Маратову А. на весь назначенный срок лишения свободы установить пробационный контроль и возложить исполнение следующих обязанностей: не менять без разрешения отдела службы пробации место жительства и работы, явиться в отдел службы пробации для регистрации и участия в проведении воспитательных

мероприятий всроки, установленные службой пробации, иметь при себе документы, удостоверяющие личность.

Разъяснить осужденному Маратову А., что он в десятидневный срок после вступления приговора в законную силу обязан явиться в отдел службы пробации для постановки на учет.

В соответствии с частями 2,4,5 статьи 64 Уголовного кодекса Республики Казахстан осужденному Маратову А. разъяснить: если, условно осужденный во время пробационного контроля совершил административное правонарушение, посягающее на общественный порядок и нравственность, права несовершеннолетних, на личность и в сфере семейно-бытовых отношений, за которое на него было наложено административное взыскание; не явился для регистрации без уважительной причины или сменил место жительства без уведомления органа; уголовный проступок; в течение срока пробационного контроля преступления по неосторожности либо умышленного преступления небольшой тяжести; умышленного преступления средней тяжести, тяжкого или особо тяжкого преступления, суд отменяет условное осуждение и назначает наказание по правилам, предусмотренным статьей 60 настоящего Кодекса.

Контроль за поведением осужденного Маратова А. возложить на службу пробации по месту его жительства.

Меру процессуального принуждения осужденного Маратова А. «обязательство о явке лицу, осуществляющему досудебное расследование, и в суд», по вступлению приговора в законную силу отменить.

По вступлению приговора в законную силу вещественные доказательства: «тепловоз- СКД-6Е №2042», оставить в пользовании ТЧЭ-30 на ст. Шу; кассету регистратор, документы, указанные в постановлении ил.д.111-112, том №3; 6 компакт дисков, хранить при деле в течение всего срока хранения последнего.

Взыскать с осужденного Маратова А. в доход государства процессуальные издержки, затраченные для производства экспертиз по делу в сумме 124 480 (сто двадцать четыре тысяча четыреста восемьдесят) тенге.

Взыскать с осужденного Маратова А. принудительный платеж в порядке, предусмотренном законодательством Республики Казахстан о Фонде компенсации потерпевшим в сумме 41670 (сорок одну тысячу шестьсот семьдесят) тенге в пользу Фонда компенсации потерпевшим.

Приговор может быть обжалован, прокурором принесено апелляционное ходатайство в судебную коллегия по уголовным делам Жамбылского областного суда через Шуский районный суд в течение 15 суток со дня его провозглашения.

Председательствующий, судья Е.Б.Жаманкулов

Көшірме

**ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ АТЫНАН
Ү К І М**

18 ақпан 2022 жыл

№ 3544-22-00-1/1

Жаңаарқа кенті

Қарағанды облысы Жаңаарқа аудандық соты құрамында: төрағалық етуші судья А.О.Баубеков, сот отырысының хатшысы Б.А.Тулеева болып, прокурор К.М.Наурызбаевтың, жәбірленушінің өкілі А.Ш.Кулумбетованың, қорғаушы-адвокат Г.К.Ералинованың, сотталушы А.Т.Кокинның қатысуларымен, қысқартылған тәртіптегі ашық сот отырысында, аудио-бейнежазба арқылы қылмыстық істі қарады, ол бойынша:

Сотталушы: Кокин Азамат Толегенович, 3 қыркүйек 1977 жылы Қарағанды облысында туған, Қазақстан Республикасының азаматы, ұлты қазақ, жанұялы, білімі орта, жұмыссыз, бұрын сотты болмаған, тұрғылықты мекен-жайы: Қарағанды облысы, Жаңаарқа ауданы, Жомарт станциясы, Жомарт көшесі 10-үй, айыптау актісін уақытында алған, бұлтартпау шарасы қолданылмаған, Қазақстан Республикасы Қылмыстық Кодексінің /әрі қарай ҚК/ 344-бабы 2-бөлігінде көзделген қылмыстық құқық бұзушылықты жасағаны үшін айыппен сотқа берілген.

СИПАТТАУ БӨЛІГІ:

Сотталушы Кокин А.Т. абайсызда адам өліміне әкеліп соққан келесі жағдайда ауырлығы орташа көліктегі қылмыстық құқық бұзушылықты жасаған. Яғни, А.Т.Кокин 1 шілде 2016 жылы «ҚТЖ Жүк тасымалдаушысы» жауапкершілігі шектеулі серіктестігі өкілдігі «Қарағанды Жүк тасымалдау бөлімшесі» /әрі қарай «Қарағанды Жүк тасымалдау бөлімшесі» директоры Д.Жамиевпен бекітілген №354 бұйрығымен Жомарт стансасы бойынша поезд құраушысы ретінде жұмысқа тағайындалып, (Қазақстан Республикасы «Көлік және коммуникация министрінің» 2011 жылғы 16 мамыр күнгі №291

бұйрығымен «Теміржол көлігіндегі поездар қозғалысы және маневрлік жұмыстар жөніндегі» Нұсқаулығының «Маневрлық жұмысты басқару» атты №2-ші тарау 385-бөлігіне сәйкес: Маневрлық жұмыстарды жүргізіп жатқан локомотивтың қозғалысын бір жұмыскер басқарады – маневрлар басшысы, яғни поезд құрастырушы немесе бас кондуктор, осы тұлға маневрлардың дұрыс орындалуына жауапты) 2020 жылғы 04 қараша күнгі бекітілген «станция поезд құрастырушыларның (3,4 және 5 дәрежелі) уақытша типтік қызметтік нұсқаулығына сәйкес, келесі міндеттеріне ие: ауысым бойы станция бойынша кезекшіге станция аумағындағы барлық қозғалыстарды үзіліссіз хабардар ету; поезд және маневрлік локомотив машинистін алдағы маневрлік жұмыстар мен оның орындалу тәртібімен таныстыру; станция парктеріндегі жолдарда маневрлік жұмыстарды атқару; маневрлік жұмысты орындау кезінде поездарды тарату және қалыптастыру, тиеу-түсіру фронттары бойынша вагондарды беру және жинау жөніндегі нұсқауларды дәл және уақтылы орындайды; техникалық ақаулары бар вагондарды ағыту, қабылдау-жөнелту паркінің жолдарындағы құрамдарды толықтыру, құрамдарды қайта орнату бойынша маневрлік операцияларды орындау; ПҚН талаптарына, қалыптастыру жоспарына сәйкес құрамдарды қалыптастырады; құрамдарды реформалауды және қалыптастыруды қамтамасыз ету; кірме жолдарға, вагондарды тиеу - түсіру орындарына қызмет көрсету кезінде қозғалыс үшін кедергілердің жоқтығына және габаритінің болуына көз жеткізеді; вагон депосы мен тракциялық жолдардың жөндеу жолдарында жауапты қызметкердің бақылауымен және жеке нұсқауымен маневрлік қозғалыстар жасайды; маневрлік жұмысты жүргізу кезінде маневрлік құрамның, локомотив машинисінің жақсы көрінуі қамтамасыз етілетін жерде болады; вагондардың қозғалысы үшін кедергілердің болмауын тексеру; вагондармен алға жылжыған кезде, оның машинисі көрініп тұрған жағдайда, қозғалыс бойынша бірінші арнайы басқышта болу, ал мүмкін болмаған кезде - поездарды құрастырушының жол аралығымен немесе жолдың

жиегімен алда тұрған вагондардың жүруі, бағыт бойынша бағыттамаалардың жағдайын, жолда кедергілер мен адамдардың болмауын қадағалау, қажет болған кезде - маневрлік құрамды тоқтатуға шаралар қабылдау; локомотив машинисі, станция бойынша кезекші арасында маневрлік жұмыстарды жүргізу, вагондар мен құрамдарды тежегіш табандықтармен бекіту кезінде, станцияның ТТА қосымшаларына сәйкес келіссөздер регламентінің сақталуын қамтамасыз ету; ауысым ішінде белгіленген байланыс құралдарын пайдалану. 18 қараша 2021 жылы 08 сағат 30 минут шамасында, «Қазақстан теміржолы» Ұлттық Компаниясы» Акционерлік қоғамының өкілдігі «Қарағанды магистральдік желісі» «Жанаарқа жол дистанциясының» /әрі қарай «Жанаарқа жол дистанциясы» теміржол шебері А.Б.Байдильдин өзінің қызмет көрсету аумағында теміржолдың ағымдағы жай-күйін күтіп ұстау міндетіне сәйкес, жол жөндеушілер: О.С.Смайлов, С.Муканов және К.Р.Мағзумовпен бірге теміржол қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз ету мақсатында, ауа райының қолайсыз жағдайларында (қар, боран т.с.с.) осы аймақта пойыздардың үздіксіз өтуін және маршруттарды дайындау бойынша тазалау жұмыстарын жүргізу үшін Қарағанды облысы, Жаңаарқа ауданы, Жомарт станциясына келген. А.Б.Байдильдин жол шебері ретінде, Жомарт стансасы кезекшісі М.Алашбаевтағы «Жолдарды, бағыттамаалы бұрмаларды, байланыс және байланыс құрылғыларын қарап тексеру журналы» атты ДУ-46 журналында: «жолдың тақ және жұп беттеріндегі айрықтарды қардан тазалау жұмысы жүргізіледі». Поездардың жақындағаны, маневрлық қозғалыстары туралы дыбыстық хабарламаның парктік байланысы (әрі қарай – ДХПБ)–на алдын ала хабарлансын» деген жазбасын қалдырып, жол жөндеушілер С.Муканов пен К.Р.Мағзумовқа Жомарт стансасы теміржолының тақ жағындағы жолды қардан тазалау жұмыстарын тапсырып, өзі жол жөндеуші О.С.Смаиловпен бірге жолдың жұп бетіндегі №2,4,6 айрық жолдарына кіретін бағыттамааларды дайындау үшін қардан тазалау жұмыстарын жүргізген. Осы кезде, 18 қараша

2021 жылы сағат 10 сағат 39 минут шамасында Қарағанды облысы, Жаңаарқа ауданы, Жомарт станциясына «ҚТЖ-Жүк тасмалдаушысы» ЖШС-нің өкілдігі «Жаңаарқа локомотив пайдалану депосына» /әрі қарай «Жаңаарқа локомотив пайдалану депосы»/ тиесілі ТЭ33А №0086 сериялы тепловозының машинисті С.Халиков пен машинист көмекшісі Н.Шуткебаевтың басқаруындағы 40 вагон тіркелген №3474 санды жүк поезы №5-ші теміржол желісіне келіп тоқтаған. Жомарт стансасының кезекшісі М.Алашбаев 18 қараша 2021 жылы 10 сағат 39 минутта, №1 паралельді теміржол желісінде тұрған құрамында 78 вагоны бар №1265 жүк поезын Жаңаарқа стансасына жөнелту үшін Н-1 босату сигналы бойынша, 1-ші жолдағы бағытты дайындап жөнелтуге нұсқау беріп, №5-ші теміржол желісіне келіп тоқтаған №3474 поезының жүк құрамасының артқы жағындағы соңғы 12 вагонды «Сарыарқа Energy» ЖШС-нің қосалқы жолына көмір жүгін тиеу үшін ағыту мақсатында, поезд құрастырушы А.Кокиннен радио байланыс құрылғысы арқылы дайындығын сұрап, нәтижесінде: «5-тен шегінеміз, маршрут дайын, сигнал ашық» (2021 жылғы 18 қараша 2021 күнгі станса кезекшісі мен поезд құрастырушының арасындағы келіссөздерді тыңдау актісіне сәйкес) деген жауап қайтаруына байланысты, жүк поезы құрамының соңғы №60982485 вагон арнайы сатысында тұрғанына сеніп, локомотив машинисті С.Б.Халиков пен көмекшісі Н.С.Шуткубаевқа Н-5 рұқсат етуші маневрлік дабылды ашып, бағытты 7-ші созылмалы жолға дайындаған. Алайда, 18 қараша 2021 жылы 10 сағат 41 минутта А.Т.Кокин Жомарт стансасының поезд құрастырушысы ретінде жұмысына және атқаратын лауазымына байланысты, теміржол қозғалыс қауіпсіздігін сақтау мен қамтамасыз етуге міндетті тұлға ретінде бола тұра, маневрлық жұмыстар барысында №3474 поезының жүк құрамасының қозғалыс бағытына қарай вагондарымен алдында жүретінін алдын ала анық біліп, жүк құрамасының артқы жағындағы соңғы №60982485 санды жүк вагоны арнайы сатысында емес (Қазақстан Республикасы «Көлік және коммуникация министрінің» 2011 жылғы 16 мамыр

күнгі №291 бұйрығымен «Теміржол көлігіндегі поездар қозғалысы және маневрлік жұмыстар жөніндегі» Нұсқаулығының «Маневрлық жұмыстар барысындағы жұмыскерлерге қойылатын талап» атты №3-ші тарау 392-бөлігінің 4-тармағына сәйкес - жұмыс процессінде маневрлар басшысы: станциялық теміржолдарда вагондарымен алдына қозғалыс барысында, ережеге сәйкес, қозғалыс бағытына қарай бірінші орналасқан вагон арнайы сатысында (өту площадкасында, тамбурында) тұруға, ал мүмкін болмаған жағдайда – темір жол желісі ортасымен не теміржол қапталымен вагон алдында жүріп отыруға) жұмысына немқұрайлылықпен қарап, алдын ала 7-ші тиеп-түсіруге арналған теміржол желісіне жетіп алып, М-4 бағдаршамының жанында тұрған. Осы жерде, 18 қараша 2021 жылы шамамен 10 сағат 42 минутта Қарағанды облысы, Жаңаарқа ауданы, Жомарт стансасының кезекшісі М. Алашбаев, поезд құрастырушы А.Т.Кокиннің соңғы №60982485 санды жүк вагоны арнайы сатысында тұрғанына сеніп, (Қазақстан Республикасы «Көлік және коммуникация министрінің» 2011 жылғы 16 мамыр күнгі №291 бұйрығымен «Теміржол көлігіндегі поездар қозғалысы және маневрлік жұмыстар жөніндегі» Нұсқаулығының «Маневрлық жұмыстар барысындағы жұмыскерлерге қойылатын талап» атты №3-ші тарау 392-бөлігінің 4-тармағына сәйкес - жұмыс процесінде маневрлар басшысы: маневрлық бағдаршамдардың көрсеткіштерін, беріліп отырған сигналдарға, маршрут бойынша бағыттама құрылғыларының орналасуына, жолда кедергілердің және адамдардың жоқтығын бақылап отыруға, қажет болған жағдайда маневрлық құраманың тоқтауына шара қолдануға. Онымен қоса, радио байланысының болмаған жағдайында, сигналдардың таратылуына бекеттегі орталықтандырылған операторларды, бағыттама құрылғыларының бекеттеріндегі кезекшілерді және басқа да станса жұмыскерлерін тартуға міндетті бола тұра, маневрлық жоспарға сәйкес, өзінің нұсқауымен №3474 санды 40 вагоны бар жүк құрамасын, артқы жағындағы 12 дана жүк вагонды «Сарыарқа Energy» ЖШС-нің қосалқы жолына

көмір жүгін тиеу үшін ағыту мақсатында Н-5-ші бағдаршамды ашып, 7-ші тиеп-түсіруге арналған теміржол желісіне машинист С.Б.Халиков басқаруындағы ТЭ33А №0086 сериялы локомотив арқылы итермелеуге, нұсқау берген. Сөйтіп, 18 қараша 2021 жылы 10 сағат 42 минутта №3474 санды 40 вагоны бар жүк құрамасын Қарағанды облысы, Жаңаарқа ауданы, Жомарт стансасының 5-тен 7-ші теміржол желісіне қозғалыс бағытына қарай вагонмен алдына итермелеу барысында, соңғы №60982485 жүк вагонында поезд құрастырушы А.Т.Кокинсіз қозғалып, осы 5-ші теміржол желісіндегі №6-шы бағыттамамы құрылғыны қардан тазалау жұмыстарын жүргізіп жатқан «Жаңаарқа жол дистанциясының» темір жол шебері А.Б.Байдильдинді, соңғы №60982485 санды жүк вагоны 8 шақырым сағат жылдамдықпен жүріп келе жатып басып кетіп, соның салдарынан өміріне сәйкес келмейтін дене жарақатын келтіріп, соңғысы оқиға орнында қаза болған.

УӘЖДЕУ БӨЛІГІ:

Басты сот талқылауында сотталушы А.Т.Кокин жауабында, өзіне тағылған айыпты толығымен мойындайтынын, жасаған қылмысына өкініш білдіретінін, яғни 2002 жылдан бастап Жомарт станциясында поезд құрастырушы болып жұмыс істейтінін. Қызметтік міндеттеріне поездді құрастыру, вагондарды ағытып тіркеу, ағытқан вагонды тежегішпен бекіту. Маневр жұмыстары кезіндегі міндеттері, техникалық қауіпсіздік шараларын сақтау, басқа жұмыскерлерге қауіпсіздік болдырмау. 18 қараша 2021 жылы таңертен ол Жомарт станциясы ғимаратына жұмысқа келіп, жиналысқа қатысқанын. Жиналыста Жомарт станциясының бастығының м.а. Қ.Ермекбаев өткізіп, оларға күн боран екенін және техникалық қауіпсіздік шараларын сақтау туралы ескерткенін. Жомарт станциясы бойынша кезекшінің айтуымен олар маневрлік жұмысқа дайындалғандарын. Сол күні, 10 сағат 30 минутта

Жанаарқадан құрамында 40 вагоны бар поезд №5 жолға тоқтағаннан кейін, Женіс станциясынан келген поезды Жанаарқа станциясына шығарып салу үшін, жол жөндеушілер бұрмаларды тазалауға кеткенде, ол сол бұрмалар жаққа барып, тежегішті дайындап тұрғанын. Жол шебері А.Б.Байдильдин №4 бұрманы тазалап жатқанда, жол жөндеуші О.С.Смаилов №2 бұрманы тазалап жатқанын. Сол кезде А.Б.Байдильдин байланыс құралымен, бұрмаларды тазалағанын станция бойынша кезекшіге хабарлап, бұрмалар басты жолға және №7 жолға бұрылғанын. Станция бойынша кезекші байланыс құралымен басты жолдан Жанаарқа станциясына қарай поезд жүреді деп және №5 жолдан №7 жолға вагондар құрамы шегінеді деп хабарлағанын. Станция бойынша кезекші оған байланыс құралымен дайынсын ба деп сұрағанда, ол оған ия дайынмын және бұрма дайын деп жауап қайтарғанын. Бірақ, ол жүк поездың соңғы вагонының арнайы сатысына шықпағанын, себебі ол оны 7-ші тұйық жолында күтіп аламын деп ойлағанын. Алайда, жұмыс регламенті және нұсқауы бойынша, ол маневр жүргізетін поездың соңғы вагонның арнайы сатысына шығып немесе оны жаяу шығарып салу керек еді, себебі жолдың бос екендігіне көз жеткізу үшін және жолда бөтен адамдар болса, поезды тоқтатуға үшін. Алайда, ол 7-ші тұйық жолға өзінің жеңіл көлігімен барғанын және 7-ші тұйық жолында осы 12 дана вагонды ағыту үшін күткенін. Вагондар шегінер алдында ол жолға қарағанда, жолда ешкім болмағанын. А.Б.Байдильдин мен О.С.Смаилов екеуі жол бойында тұрғандарын, яғни О.С.Смаилов 1-ші жолындағы 2-ші бұрманың қасында, ал А.Б.Байдильдин 5-ші жолымен келетін 6-ші бұрманың аумағында тұрған болатынын. Жүк поезд 5-ші жолдан 7-ші тұйық жолына шегіне бастағанда, дала борандатып және қатты жел болғаннан, ол басын ықтап теріс қарап тұрғанын, яғни сол уақытта жолдың бос екенін немесе жолда кім жүргенін байқамағанын. Ол вагондарды күтіп тұрғанда, О.С.Смаилов жолдың екінші жағынан А.Б.Байдильдин жоқ, сен жақта барма деп айғайлағанын. Ол сол кезде бірде байланыс құралымен станция бойынша

кезекшіге поезды тоқтат деп хабарлағанда, поезд тоқтағанын. А.Б.Байдильдинды іздеу үшін вагондарды қарай бастағанда, 6-7 вагонның арасының астында А.Б.Байдильдинды шалқасынан жатқан кезінде көріп, оны вагондардың астынан алып шыққанын. Ол одан не болды деп сұрағанда, А.Б.Байдильдин оған тек басын қозғағанын. Ол станция бойынша кезекшіге байланыс құралы арқылы шығып, тез жедел-жәрдем шақырытындар деп хабарлағанда, сол кезде қастарына О.С.Смаилов жүгіріп келгенін. Кейін, А.Б.Байдильдинды көтеріп станция бастығының м.а. К.Ермекбаевқа тиесілі сұр түсті «Шевроле Нива» автокөлігіне жатқызып, оны Жомарт станциясының ғимаратына алып кеткенін. 20 минут өткен соң, станция бойынша кезекші оған байланысқа шығып, А.Б.Байдильдин қайтыс болды деп хабарлағанын. Өзіне тиесілі нұсқаулар мен бұйрықтарды бұзғанын толығымен мойындайтынын, отбасында жалғыз асыраушы болғандықтан, жазасын жеңілдетіп бас бостандығынан айырмайтын жаза тағайындауды сұрап және оған рақымшылық заңын қолдануға қарсы емес екенін көрсетті.

Сототырысында жәбірленушінің өкілі А.Ш.Кулумбетова, отбасымен бірге Жаңаарқа ауданы 189-разъезде тұратынын, жұмыс істемейтінін. 2001 жылғы 15 желтоқсаннан бастап Аманжол Боранкулович Байдильдинмен заңды некеде тұратынын. Некеден екі қыз балалары бар, бірінші қызы 2002 жылы 12 шілде күні туылған Д.А.Боранкулова Жеказған қаласында және екінші қызы 2008 жылы 12 тамыз күні туылған кәмелетке толмаған Д.А.Боранқұлова олармен бірге тұратынын. Сонымен қатар, жұбайы А.Б.Байдильдинның туған анасы Байдильдина Раушан олармен бірге тұратынын. 1994 жылдан бастап жұбайы А.Б.Байдильдин «Жанаарқа жол дистанциясында» жұмысын бастап, Жомарт стансасының 11-саны айналымында жол шебері ретінде 2020 жылғы желтоқсан айынан бастап жұмыс істейтінін. Жұбайы А.Б.Байдильдиннің мінезі ақ көңіл, ешкімді ренжітпейтін, спирттік ішімдіктерді ішпейтін, ешқандай аурумен ауырғанын, дең саулығы мықты болғанын, жұмыста ешкіммен

жанжалдаспай, бәріне көмектесіп, өзін басшы ретінде жоғары ұстаймайтынын, оның суицидтік бейімділігі және тұрмыстық, жұмыс проблемалары болмағанын. Оқиға болған күні жұбайының қайтыс болғанын әріптестері хабарлағанын. Сотталушы А.Т.Кокинге қоятын басқа талап-тілегі жоқ екенін және жаза тағайындауды соттың құзырына қалдыратынын көрсетті.

24 қараша 2021 жылғы №1702/399 сот-медициналық сараптама қорытындысына сәйкес, Аманжол Боранкулович Байдильдиновтың өлімі: зерттеу кезінен шамамен бір күн бұрын, бас, кеуде, іш, жамбас, жоғарғы және төменгі екі аяқтың біріктірілген түтіккен жарақат нәтижесінде пайда болған, мидың ісінуімен, оң жақта 7,8 қабырғаның париетальды плевраға зиян келтірмей сынуы, жамбас сүйектеріне, екі өкпенің көгеруіне, қуықтың жарылуына, іш қуысында қанның жиналуына, екі бүйректің паренхимасындағы қан кетулерге, контузияланған-оң қолдың 3 саусағының жыртылған жарасы, бет, артқы, жоғарғы және төменгі екі аяқтың жарақаттарымен өршіген травматикалық шоктан болған.

Жоғарыда сипатталған жарақат тірі кезінде, қайтыс болғанға дейін, теміржол көлігінің бөліктерінің кез-келген бітім қатты бөліктері әсерінен пайда болған. Бұл істің мән-жайларында көрсетілгендей және өліммен тікелей байланысты болатын тірі адамға қатысты өмірге қауіп төндіретін белгілері бойынша, денсаулыққа ауыр зиян келтіруге сәйкес келген.

Табылған дене жарақаттарының сипатын, локализациясын, санын, сондай-ақ сот-гистологиялық зерттеудің деректерін ескере отырып (әр түрлі әдеби дереккөздердің орташа мәліметтері бойынша 30 минутқа дейін мидың ішкі ішілік субарахноидты қан кетуі), өлім, дене жарақатынан кейін қысқа мерзімде пайда болды деп болжауға болады, оның барысында ол белсенді әрекеттерді орындай алмады.

Сонымен қатар сот, сот отырысында сотталушы А.Т.Кокинның қылмыстық әрекеттері істегі өзінің, жәбірленушінің өкілінің, кәлардың

жауаптарымен, сот-медициналық сарапшының қортындыларымен, іс бойынша жинақталған құжаттармен және де басты сот талқылауы барысында зерттелген айғақтармен толық дәлелденеді деп есептейді.

Қылмыстық Кодексінің 21-бабына сәйкес, менмендікпен немесе немқұрайлылықпен жасалған іс-әрекет абайсызда жасалған қылмыстық құқық бұзушылық деп танылады.

Сондықтан сот, сотталушы А.Т.Кокинның қылмыстық іс-әрекеті, Қазақстан Республикасы ҚК-нің 344-бабы 2-бөлігімен, яғни теміржол көлігі жүрісі немесе оларды пайдалану қауіпсіздігі қағидаларын орындайтын жұмысына немесе атқаратын лауазымына байланысты сақтауға міндетті адамның осы қағидаларды бұзуы, егер бұл іс-әрекет абайсызда адам өліміне әкеп соққан дәл сол іс-әрекет ретінде, дұрыс сараланған деп санайды.

Іске тіркелген дәрігерлік анықтамалары бойынша, сотталушы А.Т.Кокин наркологиялық орталықта, психоневрологиялық диспансерінде есепте тұрмайды.

Қылмыстық Кодексінің 39-бабына сәйкес, жаза дегеніміз - сот үкімі бойынша тағайындалатын мемлекеттік мәжбүрлеу шарасы. Жаза әлеуметтік әділеттілікті қалпына келтіру, сондай-ақ сотталған адамды түзеу және сотталған адамның да, басқа адамдардың да жаңа қылмыстық құқық бұзушылықтар жасауының алдын алу мақсатында қолданылады. Жаза тән азабын шектіруді немесе адамның қадір-қасиетін қорлауды мақсат етпейді.

Қазақстан Республикасы Жоғарғы Сотының «Қылмыстық жаза тағайындаудың кейбір мәселелері туралы» 25 маусым 2015 жылғы Қазақстан Республикасы Жоғарғы Сотының №4 нормативтік қаулысының 3-тармағында, соттар сотталушының жеке басына қатысты мәліметтердің жазаның түрі мен мөлшерін белгілеу үшін елеулі мәні бар екенін назарға ала отырып, оларды жан-жақты, толық және объективті түрде зертеуге тиіс. Атап айтқанда, сотталушының денсаулығын, еңбекке қабылеттілігін, еңбекке, білімге

көзқарасын, соттылығы және отбасылық жағдайы туралы мәліметтерді анықтау қажет. Соттар жаза тағайындаған кезде ҚК-нің 52-бабының 3-бөлігіне сәйкес, тағайындалған жазаның сотталушының отбасының және оның асырауындағы адамдардың тұрмыс жағдайына ықпалын ескерілулері қажет екені көзделген.

Сотталушыға жаза түрін және мөлшерін белгілеу кезінде, сот Қазақстан Республикасы ҚК-нің 52-бабының негізінде, жасалған қылмыстық құқық бұзушылықтың сипаты мен қоғамға қауіптілік дәрежесін, сотталушының жеке басын, оның ішінде құқық бұзушылық жасағанға дейінгі және одан кейінгі оның мінез-құлқын, жауаптылық пен жазаны жеңілдететін және ауырлататын мән-жайларды, сондай-ақ тағайындалған жазаның сотталушының түзелуіне және жаңа қылмыстардың алдын алуға ықпалын тигізетін жазаны тағайындау туралы қағиданы басшылыққа ала отырып ескереді. Осы мәмілелерді ескере отырып, сот жаза тағайындағанда, сотталушының кінәсін толық мойындап, жасаған қылмысына өкінетінін, отбасында жалғыз асыраушы екенін ескереді.

Қылмыстық Кодексінің 53-бабы бойынша, сотталушының жасаған қылмысына өкінетінін, сот оның қылмыстық жауаптылығы мен жазасын жеңілдететін мән-жайлар деп табады, ал Қылмыстық Кодексінің 54-бабы бойынша, оның жауаптылығы мен жазасын ауырлататын мән-жайлар жоқ деп санайды.

Сотталушы А.Т.Кокинның ҚК-нің 344-бабы 2-бөлігімен жасаған қылмысы, ҚК-нің 11-бабы 3-бөлігіне сай, (бес жылдан астам мерзімге бас бостандығынан айыру түріндегі жаза көзделген абайсызда жасалған) ауырлығы орташа қылмыстар санатына жатады.

Қазақстан Республикасы ҚК-нің 55-бабы 2-бөлігіне сай, жасалған қылмыс белгісі ретінде көзделмеген жеңілдететін мән-жай болған және ауырлататын мән-жайлар болмаған кезде, жазаның негізгі түрінің мерзімін немесе мөлшерін осы Кодекстің Ерекше бөлігінің тиісті бабында көзделген ең жоғары мерзімнің немесе мөлшердің:

1) ауырлығы орташа қылмыс жасаған кезде – жартысынан асыруға болмайды.

Қазақстан Республикасы Жоғарғы Сотының 2015 жылғы 25 маусымдағы «Қылмыстық жаза тағайындаудың кейбір мәселелері туралы» №4 Нормативтік қаулысының 6-тармағына сай, егер адамды кінәлі деп таныған ҚК-нің бабының санкциясы жазалардың баламалы түрлерін көздесе, ҚК-нің 52-бабының екінші бөлігіне сәйкес, жазаның неғұрлым жеңілірек түрі жазалаудың мақсатына қол жеткізуді қамтамасыз ете алмаған жағдайда ғана жазаның неғұрлым қатаң түрі қолданылатының назарда ұстай отырып, соттар олардың ішінен жазаның неғұрлым жеңілірек түрін тағайындаудың мүмкіндігі туралы мәселені талқылағандары жөн. Сот шешімі үкімде уәжденуге тиіс.

Сотталушы А.Т.Кокинның абайсызда ауырлығы орташа қылмыс жасағанын, жауаптылық пен жазаны жеңілдететін мән-жайларды, сотталушының жеке басын ескере отырып, сотталушы бірінші рет қылмыс жасағанына байланысты, жәбірленушінің өкілінің пікірін, жағымды мінездемесін және қылмыстық құқық бұзушылықтың алдын алу мақсатында, сот А.Т.Кокинге қатысты Қазақстан Республикасы ҚК-нің 344-бабы 2-бөлігінің санкция мөлшерінде, темір жол саласында қозғалыс қауыпсіздігін қамтамасыз ету қызметімен айналысу құқығынан 3 жылға дейінгі мерзімге айыра отырып, 3 жыл 6 айға бас бостандығынан айыру түріндегі жазасын тағайындалуға жатады деп санайды.

Қазақстан Республикасының «Қазақстан Республикасы Тәуелсіздігінің отыз жылдығына байланысты рақымшылық жасау туралы» Заңының /әрі қарай Заң/ 2-бабы 1-бөлігі 2-тармақшасына сәйкес, ауырлығы орташа қылмыстар жасаған адамдар, залал келтіруге әкеп соқпаған не оны толық өтеген немесе ол бойынша азаматтық талап қойылмаған ауырлығы орташа қылмыстар жасаған адамдар, негізгі жазадан босатылуға жатады.

Осы Заңның 2-бабы 4-бөлігіне сай, жасағаны үшін қосымша жазаны міндетті түрде тағайындау көзделетін, соттардың іс жүргізуіндегі қылмыстық теріс қылықтар, онша ауыр емес немесе ауырлығы орташа қылмыстар туралы істер бойынша, сот негізгі жазадан босатады.

Сондықтан сот, сотталушы А.Т.Кокинге осы рақымшылық заңын қолдана отырып, тағайындалған 3 жыл 6 айға бас бостандығынан айыру түріндегі негізгі жазадан босатып, түпкілікті жаза ретінде темір жол саласында қозғалыс қауыпсіздігін қамтамасыз ету қызметімен айналысу құқығынан 3 жылға дейінгі мерзімге айыру түріндегі жазасын тағайындағанда, оның түзелуіне ықпалы тиеді деп табады.

Сотталушы А.Т.Кокин оған рақымшылық заңын қолдануға қарсы емес.

Қазақстан Республикасы ҚПК-нің 178-бабының талаптарына сәйкес, сотталушыдан процестік шығындар өндірілуге жатады.

Алдын-ала сотқа дейінгі тергеп-тексеру жүргізу кезінде сот-медициналық сараптамасы тағайындалған болатын, сондықтан іс жүргізу кезіндегі процестік шығындар, яғни сот-медициналық мәітті зерттеу сараптамасына жұмсалған жалпы соммасы 29 166,08 тенге, сотталушы А.Т.Кокиннен Жезқазған қаласы бойынша «Сот сараптамалары институты» пайдасына өндірілуге жатады.

Іс бойынша заттай дәлелдемелердің тағдыры, Қазақстан Республикасы ҚПК-нің 118-бабының талаптарына сәйкес, шешілуге жатады.

Іс бойынша азаматтық талап қою жоқ.

Қылмыстық Кодексінің 98-1-бабының талабына сәйкес, сот айыптау үкімін шығарған кезде кінәлі адамдардан Қазақстан Республикасының Жәбірленушілерге өтемақы қорына, Қазақстан Республикасы Қылмыстық Кодексінің 98-1 және 98-2-баптарының негізінде мәжбүрлі төлем өндіріленіп алынады.

Сондықтан, Қылмыстық Кодексінің 98-2-бабының 1)-тармақшасына сәйкес, сотталушы А.Т.Кокиннен он бес айлық есептік көрсеткіш мөлшерінде,

яғни 45 945 теңге Жәбірленушілерге өтемақы қорына мәжбүрлі төлем өндірілуге жатады.

ҚАРАР БӨЛІГІ:

Қазақстан Республикасы Қылмыстық-процестік Кодексінің 382, 387-390, 393, 395-398, 401-баптарын басшылыққа ала отырып, сот

Ү К І М Е Т Т І:

Кокин Азамат Толегенович Қазақстан Республикасы Қылмыстық Кодексінің 344-бабы 2-бөлігімен кінәлі деп танылсын, Кокин Азамат Толегеновичке осы бап бойынша темір жол саласында қозғалыс қауыпсіздігін қамтамасыз ету қызметімен айналысу құқығынан 3 /үш/ жыл мерзімге айыра отырып, 3 /үш/ жыл 6 /алты/ айға бас бостандығынан айыру түріндегі жаза тағайындалсын.

Кокин Азамат Толегеновичке Қазақстан Республикасының «Қазақстан Республикасы Тәуелсіздігінің отыз жылдығына байланысты рақымшылық жасау туралы» Заңының 2-бабы 1-бөлігі 2-тармақшасын қолданып, Қылмыстық Кодексінің 344-бабы 2-бөлігімен тағайындалған 3 /үш/ жыл 6 /алты/ айға бас бостандығынан айыру түріндегі негізгі жазадан босатылсын, түпкілікті жаза ретінде темір жол саласында қозғалыс қауыпсіздігін қамтамасыз ету қызметімен айналысу құқығынан 3 /үш/ жылға айырылсын.

Кокин Азамат Толегеновичке үкім заңды күшіне енгенше «Ешқайда кетпеу және тиісті мінез-құлық туралы қолхат» бұлтартпау шарасы қолданылсын.

Қазақстан Республикасы Қылмыстық Кодексінің 50-бабына және Қазақстан Республикасы Қылмыстық-атқару Кодексінің 74-бабынның 1, 2, 3-

бөліктеріне сай, белгілі бір кәсіптік қызметпен айналысу құқығынан, яғни Кокин Азамат Толегеновичке темір жол саласында қозғалыс қауыпсіздігін қамтамасыз ету қызметі құқығынан 3 /үш/ жыл мерзімге айналысуға тыйым салынғанына байланысты, келесі міндеттер жүктелсін:

1) Пробация қызметіне жұмыс орны мен тұрғылықты жері және олардың өзгергені, жұмыстан шығарылғаны туралы хабарлауға міндеттелсін;

2) Пробация қызметіне шақырту бойынша келіп тұруға міндеттелсін.

Сотталған адам осы Кодекстің 53-бабы 2-бөлігінің талаптарына сай, делелді себептерсіз келмеген жағдайда, оған күштеп әкелу қолданылуы мүмкін.

Белгілі бір кәсіптік қызметпен айналысу құқығынан тыйым салынған жазаны орындаудан жалтарып жүрген адам, заңда белгіленген жауаптылықта болатыны туралы сотталған Кокин Азамат Толегеновичке түсіндірілсін.

Кокин Азамат Толегеновичтен келесі реквизиттер бойынша: Жезқазған қаласы бойынша мемлекеттік кірістер Департаменті, ЖСК-KZ24070105KSN0000000, БЖН 90054000015, КБЕ 11, КНП-979, Жезқазған қаласы бойынша «Сот сараптамалары институты» пайдасына 29 166 (жиырма тоғыз мың бір жүз алпыс алты) теңге процестік шығындар өндірілсін.

Қазақстан Республикасы Қылмыстық Кодексінің 98-2-бабының тәртібімен, сотталған Кокин Азамат Толегеновичтен он бес айлық есептік көрсеткіш мөлшерінде 45 945 (қырық бес мың тоғыз жүз қырық бес) теңге ақшалай сома түріндегі мәжбүрлі төлем, Қазақстан Республикасының Жәбірленушілерге өтемақы қорына өндірілсін.

Үкім заңды күшіне енген соң іс бойынша айғақ заттар: алдын ала тергеп-тексеру кезінде алынған, Қарағанды-Сұрыптау станциясының полиция бөлімінің сақтау камерасына тапсырылған- 1-дана сабы ағаштан жасалған қызыл түсті күрек, 1-дана жасыл түсті күртешенің капишоны және сары-қызғылт түсті жилет иесіне қайтарылсын, тергеп-тексеру амалдары жүргізілген DVD-R дискісіне жазылған 2-дана DVD-R дискісі, іспен бірге сақталсын.

Үкім жарияланған күннен бастап он бес тәулік ішінде, ал күзетпен ұсталатын сотталған адам өзіне үкімнің көшірмесі табыс етілген күннен бастап дәл сондай мерзімде Жаңаарқа аудандық соты арқылы Қарағанды облыстық сотының қылмыстық істер жөніндегі сот алқасына процеске қатысушылардың тарапынан апелляциялық шағым берілуі, прокурордың өтінішхаты келтірілуі мүмкін.

Судья:

Баубеков А.О.

Көшірме дұрыс.

Судья:

Баубеков А.О.