



## РУКОВОДСТВО ПРОКУРОРА В СЛУЖЕБНОМ РАССЛЕДОВАНИИ ТРАНСПОРТНЫХ АВАРИЙ, КАТАСТРОФ

Юрий КОРОБКО,

начальник отдела процессуального руководства

при производстве досудебного расследования органами внутренних дел и поддержания государственного обвинения  
Управления надзора за соблюдением законов в уголовном производстве прокуратуры Одесской области

### Summary

The problem of investigation of transport catastrophes is complicated a number of circumstances and is a multi-stage algorithm. Especially difficult and laborious intensive the primary stage of investigation, when at presence of primary information the row of thorny problems, related to making decision about the necessity of about the need for complex of primary consequence (search) actions and secret consequence (search) actions, setting and production of judicial examinations efficiency of which depends on the results of official investigation conducted under the direction of a transport public prosecutor decides about an incident.

**Key words:** guidance of public prosecutor, official investigation, pre-trial investigation, investigation of transport failures, catastrophes, crimes on a transport.

### Аннотация

Проблема расследования транспортных катастроф осложнена целым рядом обстоятельств и представляет собой многоступенчатый алгоритм. Особенно сложен и трудоемок первоначальный этап расследования, когда при наличии первичной информации о происшествии решается ряд сложных проблем, связанных с принятием решений о необходимости проведения комплекса первоначальных следственных (розыскных) действий и негласных следственных (розыскных) действий, назначении и производстве судебных экспертиз, эффективность которых зависит от результатов служебного расследования, проведенного под руководством транспортного прокурора.

**Ключевые слова:** руководство прокурора, служебное расследование, досудебное расследование, расследование транспортных аварий, катастроф, преступления на транспорте.

**Актуальность темы исследования.** Деятельность прокурора при открытии уголовного производства о преступлениях на объектах железнодорожного, воздушного и водного транспорта выражена в необходимости непосредственного изучения ним материалов служебного расследования, что позволяет решить вопрос о достаточности условий для открытия уголовного производства, установить обстоятельства уголовных правонарушений, обеспечить принцип неотвратимости наказания лиц, виновных в совершении преступления. Из отмеченного усматривается, что результаты служебного расследования, как и материалы следственной проверки, позволяют решить вопрос о достаточности условий для открытия уголовного производства о преступлениях на транспорте.

Отдельные аспекты исследуемой проблемы анализировались такими учёными, как В.В. Коваленко [1], О.О. Волобуева [2], Н.С. Карпов [3], М.В. Капустина [4], И.М. Твердохлеб [5] и др. В своих трудах они исследовали понятие, значение и порядок осуществления служебного расследования. Однако вне поля зрения остались проблемы его право-

вой регуляции, роль прокурора в её осуществлении.

Учитывая сказанное, основная **цель статьи** – раскрыть правовые и методологические аспекты участия прокурора в проведении служебного расследования аварий и катастроф на объектах железнодорожного, воздушного и водного транспорта.

**Основные задачи**, которые подлежат решению, можно определить следующим образом: 1) выяснение соотношения следственной проверки сведений о транспортных преступлениях и служебного (ведомственного) расследования транспортных событий; 2) определение особенностей правовой регуляции осуществления служебного расследования; 3) анализ правовой природы результатов служебного расследования; 4) исследование роли прокурора в осуществлении служебного расследования.

**Изложение основного материала.** Анализируя проблемы соотношения следственной проверки и служебного (ведомственного) расследования, целесообразно указать на их общие и отличные признаки. К общим необходимо отнести то, что осуществляются они, как правило, путем совершения похожих дей-

ствий: осмотра места происшествия, истребования документов, получения объяснений от лиц, причастных к расследуемому событию, консультации с лицами, которые владеют специальными знаниями в отрасли эксплуатации транспорта.

Часто совпадают цель и задания указанных видов деятельности. Как во время служебного расследования, так и в процессе следственной проверки решению подлежат вопросы, связанные с установлением обстоятельств события и причастных к нему лиц [6]. В то же время служебное расследование и следственная проверка существенно отличаются друг от друга. Прежде всего разной является юридическая сила нормативно-правовых актов, регламентирующих порядок их осуществления. Порядок осуществления следственной проверки регламентируется Уголовным процессуальным кодексом Украины (ст. 36, 214 УПК Украины) [7].

Служебное расследование осуществляется на основании ведомственных нормативно-правовых актов. Так, на железнодорожном транспорте действует Положение о классификации транспортных происшествий, Приказ «О меропр-



ятиях относительно обеспечения безопасности движения на железнодорожном транспорте» от 3 января 2001 г. № 2-Ц с дополнениями, внесёнными приказом от 25 февраля 2002 г. № 84-Ц, Приказ Министерства транспорта Украины «Об утверждении и введении в действие Инструкции о порядке служебного расследования транспортных происшествий и нарушений безопасности движения на железной дороге Украины» № 259 от 27 апреля 2001 г. с соответствующими изменениями [8; 9].

На воздушном транспорте действуют Правила расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Украине, утверждённые Приказом Государственной службы Украины по надзору за обеспечением безопасности авиации № 943 от 13 декабря 2005 г. [10].

На внутреннем водном транспорте действует Положение о порядке расследования и учёта транспортных происшествий на внутренних водных путях Украины, утверждённые Приказом Министерства транспорта Украины № 857 от 5 ноября 2003 г. [11].

Предмет следственной проверки (ст. 214 УПК Украины) при расследовании транспортных катастроф определён ст. 91 УПК Украины. Круг обстоятельств, подлежащих доказыванию при транспортных катастрофах, представляется следующим образом: а) является ли данное происшествие транспортной катастрофой (происшествием); б) какие виды транспорта участвовали в происшествии, каков механизм катастрофы; в) место и время происшествия, его последствия; г) кто пострадал; д) степень тяжести телесных повреждений или характер и размер причиненного ущерба; е) по чьей вине произошло событие (членов экипажа, диспетчера, пассажира и т. д.); ж) какие положения правил эксплуатации транспортных средств были нарушены виновным и в чем выразились эти нарушения; з) степень виновности подозреваемого и мотивы преступления; и) наличие причинной связи между допущенными нарушениями правил экс-

плуатации транспортных средств и наступившими последствиями; к) обстоятельства, влияющие на степень и характер ответственности подозреваемого; л) обстоятельства, способствовавшие преступлению. Кроме этого, ч. 2 ст. 91 УК Украины обязывает осуществлять доказывание в форме собирания, проверки и оценки доказательств с целью установления обстоятельств, которые имеют значение для уголовного производства [7].

Совокупность фактических данных об этом комплексе обстоятельств и составляет криминалистическую характеристику отдельного вида (группы) преступлений [12, с. 14-16]. Поскольку преступные нарушения на транспорте имеют характерные особенности, связанные с производством, необходимо установить характеристику предприятия (организации) в целом и объекта, на котором произошло расследуемое событие; круг лиц, в обязанность которых входит обеспечение безопасных условий труда (субъектом преступления могут быть лишь лица, на которых в силу их служебного положения или по специальному распоряжению возложена обязанность по соблюдению техники безопасности и иных правил по охране труда на соответствующем участке работы или по контролю за их исполнением); причинную связь между нарушением установленных правил и наступившими последствиями. При этом следствие должно ссылаться на конкретные пункты действующих правил охраны труда, нарушение которых повлекло указанные в законе последствия; факт возможности предвидения и предотвращения происшедшего события лицами, чьи ненадлежащие действия либо бездействие причинно связаны с происшедшим; уровень специальной подготовки виновного, нужный для предвидения вредных последствий; роль потерпевшего в происшествии [13, с. 173].

Причинная связь по делам о транспортных катастрофах чаще всего возникает между нарушениями отдельных норм законов, ведомственных и локальных правил на транспорте путем бездействия и

наступившим преступным результатом. При этом, считая бездействие решающим фактором в развитии причинной связи, мы исходим из сформулированных в юридической литературе обязательных условий возникновения такой связи, а именно из наличия обязанности и возможности действовать в соответствии с существующими правилами и нормами на транспорте, что предотвращает наступление преступного результата. Действительно, причинная связь может быть простой и сложной в зависимости от вмешательства различных факторов или действий определенных лиц.

Как пишет В.Н. Кудрявцев, «длительность причинной связи в пространстве и времени по большинству указанных дел часто довольно значительна, т. е. причина и следствие нередко бывают отделены друг от друга целой цепью других событий, происшедших порой в разных местах и в различное время» [14, с. 211]. При этом причинная связь в силу своеобразия производственных условий и способствующих происшествию факторов часто состоит из нескольких звеньев, среди которых выделяются основные и второстепенные. Основным недостатком выявления причинной связи по данной категории производств является то, что следователи в ряде случаев ограничиваются в ходе расследования установлением лишь тех звеньев, которые связаны с нарушением правил движения транспорта со стороны должностных лиц или самих потерпевших. При этом недостаточно внимания уделяется выявлению и характеру производственных и некоторых других факторов на конечный преступный результат. В результате не всегда устанавливается механизм расследуемого события, не выявляются все виновники.

Что касается предмета служебного расследования, то он установлен в ведомственных нормативных актах и включает в себя установленные обстоятельства о причинах происшествия, установление круга лиц, причастных к его возникновению. В связи с этим необходимо учитывать, что существенно отличаются между собой виды преступных действий,



в которых проводится следственная проверка и служебное расследование, поскольку уголовно наказуемые остаются только те происшествия на транспорте, которые имеют общественно-опасный характер. Только в определённой, как правило, незначительной части всех случаев, которые имеют место на транспорте, производится следственная проверка. Что касается служебного расследования, то оно должно осуществляться в отношении каждого случая.

Практическое значение имеет также определение разной природы итоговых документов следственной проверки и служебного расследования. Итоговым документом следственного расследования выступает соответствующий акт служебного расследования. Итогом следственной проверки выступает внесение следователем, прокурором соответствующих данных об уголовном правонарушении в Единый реестр досудебных расследований, на основании чего и осуществляется досудебное расследование (ч. 1 ст. 214 УПК Украины) [7]. Понятно, что транспортные катастрофы требуют осуществления досудебного расследования до внесения информации об уголовном правонарушении в Реестр. Например, осмотр места катастрофы, который осуществляется до внесения информации в Реестр. Кроме этого, УПК Украины определил, что в случае выявления признаков уголовного правонарушения на морском или речном судне, которое пребывает за границами Украины, досудебное расследование начинается незамедлительно; ведомости о нём вносятся в Единый реестр досудебных расследований при первой же возможности (ч. 3 ст. 214 УПК Украины) [7]. На наш взгляд, корректней было бы определить законодателем вышеизложенное третье предложение ч. 3 ст. 214 УПК в таком ракурсе: «...*В случае выявления признаков катастрофы, признаков уголовного правонарушения на морском ... (далее по тексту)*».

В Едином реестре досудебных расследований автоматически фиксируется дата внесения информации и присваивается номер уголовно-

го производства. Что касается акта служебного расследования, то он может повлечь за собой только дисциплинарную ответственность работников конкретного вида транспорта, которые совершили нарушение или эксплуатации транспорта. По результатам следственной проверки решается вопрос об уголовной ответственности виновного лица.

В случаях, установленных законодательством, акты служебного расследования должны направляться в правоохранительные органы (в случае катастрофы, аварии, выявлении хищений грузов и др.) с соответствующими прилагаемыми к ним материалами. Акты служебного расследования и прилагаемые к ним материалы в большинстве случаев являются основанием (ч. 6 ст. 214 УПК Украины) для открытия уголовного производства, но при условии проведения следователем, прокурором следственной проверки в соответствии с УПК (п. 1, 6 ст. 36, 214 и т. п.).

Отдельного исследования требует вопрос об участии прокурора в служебном расследовании. Вопрос относительно участия прокурора в производстве прокурорской следственной проверки или органами досудебного расследования в уголовном производстве о преступлениях, совершаемых на разных видах транспорта, регулируется УПК Украины (ст. 36, 214 УПК), указаниями Генерального прокурора и рассматриваются в границах осуществления прокурором процессуального руководства досудебным расследованием. Изучение уголовных производств транспортных прокуратур дало возможность сделать заключение о том, что во время производства служебного расследования прокурор принимает в нём активное участие, не ограничиваясь только присутствием во время производства отдельных действий. Это позволяет ему объективно оценить результаты служебного расследования, проверить их путём производства процессуальных действий, а также влечёт за собой высокое качество уголовного производства.

Направленные в прокуратуру материалы таких расследований

определили и наиболее типичные нарушения, которые допускаются во время их производства: несвоевременность составления документов; заполнение не всех строчек (граф), которые предусмотрены формой документа; отсутствие необходимых подписей или печатей, документов, указанных в дополнениях, приложениях; знаки на корпусе запорно-пломбировочного устройства и пломбах, которые прилагаются к документам, не соответствуют данным, указанным в них; недостаточно чётко и полно излагаются обстоятельства несохранности груза; документ составляется в отсутствие материально-ответственных лиц; в документах не указывается полная опись товара.

Руководствуясь положениями Закона Украины «О прокуратуре», прокурор имеет право ознакомиться с материалами служебного расследования на всех стадиях уголовного производства, ставить перед комиссией вопросы, которые подлежат обязательному решению [15]. Особенно актуальным является использование транспортным прокурором этих полномочий ввиду возможной заинтересованности работников транспорта в результатах служебного расследования. Последние, прибыв на место происшествия и пытаясь избежать ответственности за допущенные недостатки в работе, которые привели к катастрофе или аварии, фальсифицируют документы служебного расследования. Задание прокурора в таких случаях состоит в упреждении фактов сокрытия аварий или катастроф на транспорте.

Изучая материалы служебного расследования, прокурор должен обращать внимание на составление документов об обстоятельствах аварии или катастрофы специалистами, которые включены в группу служебного расследования, совместно с работниками, ответственными за состояние объектов транспорта [16]. Например, для расследования катастроф, аварий и серьёзных инцидентов на объектах железнодорожного транспорта приказом начальника железной дороги назначается постоянно действующая комиссия, в со-



став которой включаются заместители начальника железной дороги по хозяйствам, заместитель начальника железной дороги – главный ревизор по безопасности движения поездов и автомобильного транспорта железной дороги, начальники служб или их заместители, начальник дирекции железнодорожных перевозок, главный ревизор по безопасности движения поездов и автотранспорта отделения железной дороги, соответствующие ревизоры по безопасности движения поездов и автотранспорта железной дороги и отделения железной дороги, начальники структурных подразделений железной дороги. Принимают участие в расследовании руководители и специалисты соответствующих главных управлений и управлений железной дороги Украины [17]. Несмотря на это, в юридической литературе упоминаются частые случаи производства служебного расследования без участия ревизоров по безопасности движения, формальность проведения такого расследования и иные нарушения [18].

Показания, которые получены во время производства служебного расследования членами комиссии от лиц, причастных к возникновению аварии или катастрофы, передаются следователю либо прокурору. В связи с чем прокурор должен проверить, не получали ли эти лица от руководства указания относительно того, какие показания они должны дать. Поэтому большое значение имеет своевременное прибытие на место происшествия следователя или прокурора и принятие мер относительно предупреждения сговора между работниками и руководством соответствующего транспортного предприятия.

Транспортный прокурор должен ознакомиться с информацией, изложенной в показаниях лиц, причастных к возникновению аварии или катастрофы, а в случаях возникновения сомнений в их достоверности, провести мероприятия для получения показаний членами комиссии, которая проводит служебное расследование. Если информация, полученная от таких лиц, несёт в себе исключительно весомое значение

для расследования преступления, прокурор должен получить показания лично [16].

Прокурору также необходимо обратить внимание следователя на необходимость получения документов и предметов, изъятых во время производства служебного расследования, поскольку они могут иметь доказательственное значение в процессе установления причин и условий аварии или катастрофы. Для оценки полноты, всесторонности и объективности установления по результатам служебного расследования причин аварии или катастрофы, установления лиц, причастных к её возникновению, прокурору также целесообразно принять участие в оперативных совещаниях, которые проводятся для обсуждения результатов служебного расследования.

В соответствии с п. 3.3 Приказа Министерства транспорта Украины «Об утверждении и введении в действие Инструкции о порядке служебного расследования транспортных происшествий и нарушений безопасности движения на железных дорогах Украины» № 259 от 27 апреля 2001 г. по одному экземпляру материалов служебного расследования железнодорожного происшествия с тяжкими последствиями либо железнодорожного события направляют в прокуратуру, главное управление безопасности движения и экологии железной дороги Украины, соответствующее главное управление, Министерство транспорта Украины и аппарат главного ревизора по безопасности движения поездов и автотранспорта железной дороги, а также в соответствующую службу управления железной дороги. По одному экземпляру остаётся в дирекции железнодорожных перевозок и в структурном подразделении, работники которого допустили железнодорожное событие с тяжкими последствиями либо железнодорожную аварию, катастрофу. Первый экземпляр материалов служебного расследования направляется в прокуратуру [8].

На транспортного прокурора возлагается обязанность контролировать сроки составления акта служебного расследования и сроки на-

правления ему соответствующих материалов. Своевременность их получения влияет на решение вопроса об открытии уголовного производства. Кроме этого, аварии и катастрофы на транспорте, как уже говорилось, в большинстве случаев сопровождаются травматизмом и гибелью людей, причинением значительного материального вреда, характеризуются сложностью расследования. Данные обстоятельства обуславливают необходимость повышения уровня правовой регламентации служебного расследования соответствующих событий [19], усиления руководства прокурора в их производстве.

Таким образом, служебное расследование транспортных событий – это комплекс мероприятий, которые осуществляются в границах ведомственной компетенции органов и должностных лиц предприятий и учреждений железнодорожного, водного, воздушного или иного вида транспорта на условиях и в порядке, предусмотренном ведомственными нормативно-правовыми актами, с целью установления или уточнения обстоятельств, причин и условий события, установлении круга лиц, причастных к его возникновению.

**Выводы.** Учитывая изложенное, считаем, что материалы служебного расследования аварий и катастроф на транспорте, при условии надлежащего их оформления, имеют особое значение для решения вопроса об открытии уголовного производства и влияют на эффективность расследования преступлений данной категории, а также позволяют прокурору решить вопрос о достаточности оснований о принятии органами досудебного расследования соответствующих процессуальных решений.

В законодательстве Украины отсутствует указание на участие прокурора в проведении служебного расследования. На наш взгляд, участие прокурора в производстве служебного расследования не должно ограничиваться возможностью ознакомления с результатами такого расследования. Для решения задач прокурора во время осуществления надзора, а также с целью повышения качества служебного расследования



транспортному прокурору должно обеспечиваться право непосредственного участия в его производстве. Более того, считаем целиком обоснованной ситуацию, когда прокурор будет наделён полномочиями руководства в проведении служебного расследования со всеми организационно-правовыми последствиями, которые из этого исходят.

#### Список использованной литературы:

1. Коваленко В.В. Актуальні проблеми застосування науково-технічних засобів спеціалістами при провадженні слідчих дій : автореф. дис. канд. юрид. наук : 12.00.09 / В.В. Коваленко ; Нац. акад. внутр. справ України. – К., 2004. – 20 с.
2. Волобуєва О.О. Взаємодія слідчого з фахівцями під час збору інформації про особу, що скоїла злочин : автореф. дис. канд. юрид. наук : 12.00.09 / О.О. Волобуєва ; Київ. нац. ун-т внутр. справ. – К., 2006. – 20 с.
3. Карпов Н.С. Криміналістичні засади вивчення злочинної діяльності : автореф. дис. д-ра юрид. наук : 12.00.09 / Н.С. Карпов ; Київ. нац. ун-т внутр. справ. – К., 2008. – 32 с.
4. Капустіна М.В. Методика розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті, вчинених злочинними групами : автореф. дис. канд. юрид. наук : 12.00.09 / Марієтта Владиславівна Капустіна ; Національна юридична академія України ім. Ярослава Мудрого. – Х., 2007. – 20 с.
5. Твердохліб І.М. Методика розслідування крадіжок, учинених в умовах надзвичайних ситуацій : автореф. дис. канд. юрид. наук : 12.00.09 / І.М. Твердохліб ; Київ. нац. ун-т внутр. справ. – К., 2008. – 16 с.
6. Наумов А.М. Прокурорський надзор за законністю предварительного расследования преступлений на транспорте : дисс. канд. юрид. наук : 12.00.11 // Андрей Михайлович Наумов. – М., 2005. – 238 с.
7. Кримінальний процесуальний кодекс України від 13.04.2012 № 4651-VI // Голос України. – 2012. – № 90–91 ; Урядовий кур'єр. – 2012. – № 99.
8. Про затвердження та введення в дію Інструкції про порядок службового розслідування транспортних подій та порушень безпеки руху на залізницях України : Наказ Міністерства транспорту України № 259 від 27.04.2001 зі змінами та доповненнями від 21.07.2003 р. // [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://www.uazakon.com/documents/date\\_13/pg\\_ijcdos.htm](http://www.uazakon.com/documents/date_13/pg_ijcdos.htm).
9. Зеркалов Д.В. Управління залізничним транспортом / Д.О. Шамрай, Т.Г. Яновська, М.В. Дорошенко, Д.В. Зеркалов ; за ред. Д.В. Зеркалова. – К. : Основа, 2004. – 351 с.
10. Правила розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами в Україні, затверджені Наказом Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації № 943 від 13 грудня 2005 р. // [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.nau.ua>.
11. Положення про порядок розслідування і обліку транспортних подій на внутрішніх водних шляхах України, затверджене Наказом Міністерства транспорту України № 857 від 5 листопада 2003 р. // Право. Європейські перспективи. – 2010. – № 4 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.rada.gov.ua/>.
12. Драпкин Л.Я. Предмет доказывания и криминалистические характеристики преступлений // Криминалистические характеристики в методике расследования преступлений. – Свердловск, 1978.
13. Лапин Е.С. Расследование преступных нарушений правил охраны труда : учебное пособие под ред. В.И. Комиссарова. – Саратов : ГОУ ВПО «Саратовская государственная академия права», 2003.
14. Кудрявцев В.Н. Объективная сторона преступления. – М. : Госюриздат, 1960.
15. Про прокуратуру : Закон України від 5 листопада 1991 р. № 1789-XII // [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.nau.ua>.
16. Расследование крушений и аварий на железнодорожном транспорте. Методическое пособие / [под ред. О.В. Сороки]. – М., 1984. – 160 с.
17. Положення про систему управління безпекою руху поїздів у Державній адміністрації залізничного транспорту України, затверджене Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України № 818 від 14.09.2004 р. // [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.rada.gov.ua/>.
18. Коршиков В. У полі зору прокуратури – безпека руху на підприємствах автомобільного, авіаційного та залізничного транспорту / В. Коршиков // Вісник прокуратури. – 2009. – № 7 (97). – С. 26–32.
19. Дудышкин Б.Н. Правовое регулирование служебного расследования транспортных происшествий (аварии, крушения, катастрофы). Учебное пособие / Б.Н. Дудышкин. – М., 2001. – 82 с.