УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 343.1

© Суденко Владимир Егорович
— кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры «Уголовное право, уголовный процесс и криминалистика» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ), почетный работник сферы образования

Учет особенностей железнодорожного транспорта при доказывании по уголовным делам о транспортных преступлениях

Аннотация. В статье рассматриваются специфические особенности железнодорожного транспорта, которые должны учитываться при расследовании уголовных дел о транспортных преступлениях. Дается описание норм и правил, действующих на железнодорожном транспорте, так или иначе связанных с доказыванием по уголовным делам о транспортных преступлениях. Особое внимание уделено понятию «специальные знания» применительно к железнодорожному транспорту. При расследовании транспортных происшествий на указанном виде транспорта необходимо учитывать то, что движение железнодорожного транспорта представляет собой единый производственный процесс, инкорпорирующий относительно самостоятельные этапы: посадка пассажиров и погрузка грузов в пассажирские и грузовые поезда; перевозка пассажиров и грузов от одного пункта до другого; высадка пассажиров и выгрузка груза в пункте назначения. Каждый из указанных элементов обладает своими специфическими операциями, осуществляемыми при подготовке, организации и выполнении железнодорожных перевозок. Объекты железнодорожного транспорта относятся к сложным инженерно-техническим конструкциям, а деятельность по их эксплуатации изначально квалифицируется правом в качестве источника повышенной опасности. С учетом сказанного в статье говорится, что для целей обеспечения прав и законных интересов граждан и охраняемых уголовным законодательством публичных и общественных интересов в сфере железнодорожного транспорта предполагается наличие у следователя помимо юридических знаний, еще и специальных познаний в области взаимодействия человека с железнодорожной техникой в

целом, а кроме того знаний специфики организации движения и эксплуатации железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт; преступления; нарушения правил движения; нарушение правил эксплуатации; следователь.

© Vladimir E. Sudenko
— Candidate of Law, docent, associate professor of the department of Criminal Law, Criminal Procedure and Criminalistics of the Law Institute of the Russian University of Transport , honorary worker of higher education of the Russian Federation

Consideration of railway transport features in solving transport criminal cases

Abstract. The current paper has considered the specific railway transport features, which should be taken into account when investigating and solving transport criminal cases. There has been given a description of the rules and regulations for railway transport, related to investigating and solving transport criminal cases. Particular attention has been paid to the concept of «special knowledge» in relation to railway transport. When investigating transport criminal cases committed on the mentioned mode of transport, it is necessary to take into account that the movement of railway transport is a single production process that incorporates relatively independent stages, namely boarding passengers and loading goods into passenger and freight trains; transportation of passengers and goods from one point to another; unloading of passengers and cargo at a destination point. Each of these elements has its own specific operations carried out during the preparation, organization and implementation of railway transportation. The objects of railway transport are complex engineering structures, and their use is initially qualified by law as a source of increased danger.

In view of the foregoing, the current paper states that, in order to ensure the rights and legitimate interests of citizens and public interests protected by criminal law in the field of railway transport, it is necessary for the investigator, to have both legal knowledge and special knowledge in the field of human interaction with railway equipment in general, as well as knowledge of the operating rules of railway transport.

Keywords: railway transport; crimes; violation of traffic rules; violation of operating rules; investigator.

Вопросы обеспечения нормального функционирования транспортной системы государства прямо или косвенно предполагают учет интересов

граждан, для которых данная система и существует. В свою очередь, транспортные преступления характеризуются в качестве сложных общественно опасных деяний с различными последствиями, которые способны причинить большой вред как непосредственно интересам граждан, так и интересам функционирования определенной транспортной системы. В этих случаях возникают альтернативные и разнообразные формы и виды ущерба, которые причиняются транспортными преступлениями: вред здоровью или жизни человека, имущественный ущерб как транспортным средствам, транспортной инфраструктуре, так и иным лицам [1, стр. 170—174]. Особое место в этом принадлежит сфере железнодорожного транспорта.

В нашей стране основу ее транспортной системы составляет железнодорожный транспорт, который взаимодействуя с остальными видами транспорта, своевременно и качественно обеспечивает потребности в перевозках пассажиров и грузов. Рассматриваемый вид транспорта — сложнейший механизм транспортного производства, характеризуемый следующими технико-экономическими особенностями:

— железнодорожные пути могут быть проложены практически по всей сухопутной территории;

— перевозки осуществляются на всем пространстве Российской Федерации круглосуточно, в течение всего года независимо от погоды;

— перевозки имеют массовый характер;

— могут осуществляться перевозки любых грузов, включая негабаритные;

— при перевозках реализуются высокие скорости железнодорожного транспорта при относительно высокой степени их безопасности;

— железнодорожный транспорт обладает высокой маневренностью вагонного парка при изменении вагонопотоков в случаях нарушения движения на отдельных участках.

В п. 2 ст. 1 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» сказано, что этот вид транспорта «состоит из железнодорожного транспорта общего пользования, железнодорожного транспорта необщего пользования, а также технологического железнодорожного транспорта организаций, предназначенного для перемещения товаров на территориях указанных организаций и выполнения начально-конечных операций с железнодорожным подвижным составом для собственных нужд указанных организаций». Законодатель в п. 1 ст. 2 Закона определил, что железнодорожный транспорт общего пользования относится к производственно-технологическому комплексу, включающему непосредственно сам железнодорожный транспорт в виде подвижного железнодорожного состава, а также иного имущества, предназначенного для обеспечения потребностей физических и юридических лиц и государства в перевозках железнодорожным транспортом на условиях

публичного договора и выполнение других услуг и работ, сопряженных с перевозками.

Важным документом, регулирующим организацию основной деятельности железнодорожного транспорта, являются Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации (утверждены приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 г. № 286), в которых установлен порядок «организации движения поездов, функционирования сооружений и устройств инфраструктуры железнодорожного транспорта, железнодорожного подвижного состава, а также определяют действия работников железнодорожного транспорта при технической эксплуатации железнодорожного транспорта Российской Федерации общего и необщего пользования». Исходя из этого, особое внимание необходимо уделить анализу составных элементов отраслевой структуры железнодорожного транспорта применительно к ст. 263 УК РФ о преступлениях [2, стр. 210—222].

Также при расследовании транспортных преступлений на железнодорожном транспорте принципиальным моментом является необходимость учета как самих железнодорожных транспортных средств, так и других элементов большой транспортной инфраструктуры, обеспечивающих безопасность движения и эксплуатации транспортных средств на железной дороге [3, стр. 137—140]. В соответствии со ст. 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» «инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования — это технологический комплекс, включающий в себя железнодорожные пути общего пользования и другие сооружения, железнодорожные станции, устройства электроснабжения, сети связи, системы сигнализации, централизации и блокировки, информационные комплексы и систему управления движением и иные обеспечивающие функционирование этого комплекса здания, строения, сооружения, устройства и оборудование».

Движение железнодорожного транспорта может осуществляться исключительно по железнодорожным путям (рельсам), под которыми понимаются «внеуличные рельсовые пути, предназначенные для движения железнодорожного подвижного состава» [4, стр. 37]. Исходя из целевого назначения железнодорожные пути признаются внешними (магистральными) или внутрипроизводственными. Говоря о железнодорожных путях, отметим, что они относятся к важнейшей части инфраструктуры железнодорожного транспорта, которая включает рельсы, шпалы, стрелочные переводы, подрельсовое основание с балластной призмой и скреплениями. В эту подсистему входят не только верхнее строение пути (земляное полотно, защитные и укрепительные сооружения полотна), противодеформационные и водоотводные сооружения, но и искусственные сооружения, находящиеся в полосе отвода (см. Инструкцию по текущему содержанию железнодорожного

пути, утвержденную распоряжением ОАО РЖД от 14 ноября 2017 г. № 2288р). Для пропуска через железнодорожные пути автомобильного, гужевого и иного транспорта на железнодорожных путях на одном или на разных уровнях с ними оборудуются переезды и путепроводы, а для пешеходов — пешеходные мосты, тоннели или дорожки.

Железнодорожные переезды относятся к объектам, обладающим повышенной опасностью, движение по которым требует от участников движения, работников железнодорожного транспорта, в том числе дорожного хозяйства безусловного соблюдения требований таких документов, как Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, Правила дорожного движения, Правила эксплуатации железнодорожных переездов в Российской Федерации. Этими актами определены общие положения, классификация категорий железнодорожных переездов, технические требования по обустройству железнодорожных переездов, находящемуся на них оборудованию, порядку содержания и ремонта таких переездов и т.д.

Исходя из требований указанных правил, следует выделить основные задачи, связанные с обеспечением безопасной эксплуатации железнодорожных переездов, необходимостью предотвращения аварий, снижения рисков причинения вреда жизни и здоровью граждан, их имуществу, вреда окружающей среде. Такими задачами являются:

— безопасность осуществления движения по переезду поездов, движения различных транспортных средств, а также прогон через железнодорожный переезд скота;

— безопасность осуществления движения различных транспортных средств, передвигающихся под искусственными объектами железнодорожного транспорта;

— безопасная эксплуатация различных железнодорожных переездов для обеспечения интересов пользователей, собственников железных и автомобильных и дорог, а также государства и муниципальных образований.

О важности соблюдения указанных Правил свидетельствует транспортное происшествие, вызвавшее большой общественный резонанс у жителей столицы, имевшее место в августе 2013 г. на железнодорожном переезде, расположенном в городском образовании Щербинка г. Москвы, когда поезд практически «подмял» под себя легковой автомобиль. Проведенным расследованием установлено, что 26 августа 2013 г. примерно в 06 часов 46 минут на втором главном пути железнодорожной станции Щербинка Московско-Курского направления Московской железной дороги — филиала ОАО «РЖД» на регулируемом переезде 34 км ПК. 5, расположенном на пересечении улиц Новостроевская и Юбилейная городского образования Щербинка г. Москвы, произошло столкновение электропоезда ЭД4М № 0034 поезд № 6422 сообщением «Серпухов-Нахабино» под управлением локомотивной бригады в составе машиниста

электропоезда Пролеткина С. В. и помощника машиниста электропоезда Кафтарева Ю. А. с движущимся через главный железнодорожный путь через открытые шлагбаум и устройства заграждения железнодорожного переезда автомобилем марки «Шевроле-Лачетти» под управлением водителя Березкина А. В. В результате столкновения вышеуказанный автомобиль протащило электропоездом более 200 м, водителю причинена тяжелая травма, осложнившаяся травматическим шоком с развитием острой дыхательной недостаточности, острой сердечно-сосудистой недостаточности и нарушением сознания до комы.

Согласно выводам судебно-технических экспертов по данному уголовному делу очевидной причиной дорожно-транспортного происшествия 26 августа 2013 г. на железнодорожном переезде станции Щербинка явился наезд головного вагона электропоезда ЭД4М № 0034 поезд № 6422 на движущийся автомобиль «Шевроле-Лачетти». Непосредственно ответственным за обеспечение транспортной безопасности на указанном регулируемом переезде в указанный день являлся дежурный по переезду Беспалов М. Ю., который, в нарушение требований ведомственных приказов, правил и инструкций Минтранса России, МПС России, не обеспечил безопасное движение на железнодорожном переезде, как автомобиля, так и указанного выше электропоезда, не предпринял мер к его остановке в случае, угрожающем жизни и здоровью людей и безопасности движения, при приближении электропоезда своевременно не закрыл шлагбаумы и не включил заградительную сигнализацию и светофоры. В результате преступной небрежности Беспалова М. Ю. наступили общественно-опасные последствия в виде получения потерпевшим тяжких телесных повреждений, а также полного уничтожения принадлежащего ему транспортного средства [5, стр. 26—34; 6, стр. 48—55].

При расследовании транспортных происшествий на железнодорожном транспорте следует также учитывать, что движение железнодорожного транспорта осуществляется в рамках единого производственного процесса, который состоит из следующих этапов:

— погрузка грузов или посадка пассажиров в подвижной состав;

— перевозка груза и пассажиров между пунктами отправления и назначения;

— выгрузка груза или высадка пассажиров из подвижного состава в пункте назначения. Каждому из данных элементов железнодорожных перевозок свойственны свои специфические операции, осуществляемые при подготовке, организации и выполнении железнодорожных перевозок. Например, погрузка грузов — это отдельная работа, связанная с подготовкой грузов к отправке, их сортировке и последующей погрузке в подвижной состав. Погрузка предполагает закрепление, увязку, взвешивание или подсчет грузов, оформление транспортной документации. Осуществление перевозки грузов предполагает выбор

требуемого вида подвижного состава, определение маршрута поезда, обеспечение безопасности движения, сохранность груза, заправка локомотива в пути, контроль за движением состава и соблюдением графика движения. Выгрузка груза состоит из оформления грузополучателем товарно-транспортных документов, подготовка к выгрузке, сама выгрузка груза из транспортного средства.

Необходимо отметить, что ранее в теоретических исследованиях к железнодорожному транспорту относился метрополитен [7, стр. 104]. Однако Федеральным законом «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» метрополитен выведен из понятия «железнодорожный транспорт». Это привело к практике автономного правового регулирования безопасности движения и эксплуатации подвижного состава на метрополитене, регламент работы которого отличается от правовых норм, обеспечивающих безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта. Начиная с 2003 г., действуют Инструкция по движению поездов и маневровой работе на метрополитенах Российской Федерации, а также Инструкция по сигнализации на метрополитенах Российской Федерации.

Метрополитен, как разновидность транспорта, выделяется в самостоятельную сферу преступных посягательств в ст. 263 УК РФ наравне с железнодорожным, воздушным, водным транспортом. Правовое основание этого — Федеральный закон от 27 июля 2010 г. № 195-ФЗ г. Указанные правовые изменения привели к некоторому «несоответствию предмета преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ, структуре рельсового транспорта и правовым основам его функционирования» [8, стр. 82].

Разработанные наукой подходы к рассмотрению железнодорожного транспорта как предмета толкования ст. 263 УК РФ о преступлениях не дают возможности комплексно анализировать всю совокупность фактов, имеющих место в сфере железнодорожного транспорта. В частности, некоторые исследователи считают, что содержание ст. 263 УК РФ подразумевает, что железнодорожный транспорт предполагает не только включение в свой состав железнодорожного подвижного состава, но и всей инфраструктуры железнодорожного транспорта [7, стр. 104]. Полагаем, что такой подход в полной мере отвечает нормативным положениям. Тем не менее следует выделить и подход, в рамках которого речь идет только о подвижном составе, а не обо всем производственно-технологическом комплексе [9, стр. 32].

Подтверждением этому является официальная информация ОАО «РЖД», согласно которой число аварийных происшествий со смертями на железных дорогах за период в 11 месяцев 2014 г. составляет 20 человек. Цифра выше, чем за аналогичный отчетный период 2013 г. на 17,6%, тогда как по информации МЧС России в авариях пострадало 244 человека. Как видно из этого, средний показатель больше в семь раз. МЧС России за 2014

г. отмечает рост количества происшествий на 18%. При этом количество погибших выше в 16 раз, чем в 2013 г. Число пострадавших выросло до 60%. Статистика железнодорожных аварий в России показывает, что по итогам 2016 г. число происшествий уменьшилось на 40% и на 41% снизилось количество происшествий с участием пассажирских поездов [http://vawilon.ru/statistka-zheleznodorozhnyh-avarij/]. Как свидетельствуют данные, среди причин железнодорожных происшествий наиболее часто встречаются естественный физический износ технических средств, следом за ним — нарушение правил эксплуатации; далее идут усложнение технологий, рост мощностей, количества и скоростей транспортных средств; повышение плотности мест проживания населения вблизи от транспортных магистралей; игнорирование населением правил безопасности. Если говорить о железнодорожных катастрофах, то около их четверти происходят из-за схода железнодорожного транспорта с рельсового пути [http://vawilon.ru/statistka-zheleznodorozhnyh-avarij/].

Аналогичное положение сложилось с наездами поездов на автомобили и на велосипедистов. Зафиксированы случаи выезда железнодорожных составов на занятый путь с последующим столкновением со стоящими или движущимися составами, вагонами, маневровыми локомотивами.

К типичным наиболее часто встречающимся фактам железнодорожных происшествий следует отнести:

— столкновение поезда с автотранспортными средствами или иными объектами;

— сход подвижного состава с рельсов;

— столкновения между собой поездов;

— повреждение путевых сетевых устройств сигнализации и энергоснабжения;

— наложение на железнодорожные пути посторонних предметов;

— умышленные разрушения и повреждения путевых сооружений и рельсового пути или путевых сооружений.

К ключевым субъектам в большей части преступлений на железнодорожном транспорте относятся работники локомотивных бригад. К обязанностям членов бригады, которая управляет железнодорожным локомотивом, относится его обслуживание, что вытекает из Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, инструкций и приказов Департамента локомотивного хозяйства ОАО РЖД. Такая бригада, обслуживающая локомотив, подразумевает наличие машиниста и его помощника, но машинист является лицом, ответственным за состояние и управление локомотивом при движении поезда (см. Положение о локомотивной бригаде ОАО «РЖД»).

В п. 96 Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации определены следующие обязанности машиниста, которые являются обязательными к исполнению:

— наличие свидетельства на право управления соответствующим типом подвижного состава (с формуляром о прохождении проверки знания норм и правил);

— знание конструкции локомотива (моторвагонного поезда), специального самоходного подвижного состава, на котором он осуществляет свою работу на основе установленных квалификационных требований, профили обслуживаемого путевого участка, нахождение на нем постоянных сигналов, сигнальных указателей и знаков и их назначение и т.д.;

— машинист обязан при приемке локомотива или иного самоходного средства убедиться в его исправности, проверив действие тормозов, и иных обеспечивающих торможение устройств, работоспособность радиосвязи, радиоэлектронных средств передачи данных, приборов, а также технического состояния локомотива, локомотивных устройств автоматической локомотивной сигнализации и устройств безопасности и т.д.;

— иметь документ о прохождении медицинского осмотра и установленных предрейсовых и предсменных видов медицинских осмотров;

— обеспечить безопасное следование поезда с точным соблюдением графика движения, а также выполнять иные требования норм и правил (приказ Минтранса России от 21 декабря 2010 г. № 286 «Об утверждении Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации»).

Машинист, осуществляя функциональные обязанности управления поездом, должен:

— иметь тормозные устройства всегда готовыми к действию;

— при запрещающих показаниях постоянных сигналов, показаниях сигналов уменьшения скорости и других сигналов, требующих снижения скорости, применяя служебное торможение, останавливать поезд, не проезжая сигнала остановки, а сигнал уменьшения скорости проследовать со скоростью, не более установленной для данного сигнала;

— проследовать сигнальный знак, ограждающий нейтральную вставку (во избежание остановки на ней локомотива), со скоростью не менее 20 км/ч;

— при внезапной подаче сигнала остановки или внезапном возникновении препятствия немедленно применить средства экстренного торможения для остановки поезда.

Важным документом, на который следует обращать внимание при расследовании большинства преступлений на железнодорожном транспорте, является «Инструкция по охране труда для локомотивных бригад ОАО «РЖД», утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 27 декабря 2012 г. № 2707р.

Другим специальным субъектом, часто ответственным за

транспортные происшествия, является поездной диспетчер. Он осуществляет руководство движением поездов на участке и отвечает за выполнение графика движения поездов по обслуживаемому им участку. Приказы поездного диспетчера подлежат безоговорочному выполнению всеми работниками, непосредственно связанными с движением поездов на данном участке. Запрещено давать оперативные указания относительно движения поездов на участке иными лицами. Особо установлено, что при обслуживании локомотива пассажирского и моторвагонного поезда одним машинистом при нахождении такого поезда на обслуживаемом им участке поездной диспетчер обязан обеспечивать постоянный контроль за его следованием и информировать об этом дежурных по железнодорожным станциям данного участка.

Особый контроль поездного диспетчера необходим за работой станций, на которых по различным причинам может быть нарушено нормальное действие устройств сигнализации и связи. О таких случаях, связанных с возникновением неисправностей средств сигнализации и связи во время осуществления движения поездов и, в частности, неисправности поездной радиосвязи или невозможность открытия входных или выходных сигналов, поездной диспетчер в обязательном порядке должен информироваться дежурным по станции, который впоследствии действует в соответствии с указаниями диспетчера.

Следовательно, безопасность движения железнодорожного транспорта во многом зависит от правильности и четкости указаний, даваемых поездным диспетчером дежурному по станции. Для обеспечения эффективного контроля за деятельностью станции в обязанности поездного диспетчера входит знание правил пользования имеющимися на станции устройствами связи и сигнализации, а также при подаче определенных указаний дежурному по станции четко понимать порядок исполнения операций по управлению движением.

В свою очередь, организация работ по содержанию пути, сооружений и устройств, обеспечивающих его функционирование, а также работ по содержанию рельсовых цепей (в объеме, выполняемом дистанцией пути) возлагается на начальников дистанций пути, их заместителей, старших дорожных мастеров, начальников участков, дорожных и мостовых (тоннельных) мастеров, бригадиров пути и бригадиров по искусственным сооружениям. На них же, а также на персонал диагностических средств, путеобследовательских и мостоиспытательных станций, обходчиков и дежурных по переездам (в зоне переездов) возлагается контроль за состоянием пути, сооружений и устройств, обеспечивающих его функционирование [10, стр. 125—130].

Объекты железнодорожного транспорта — это сложные инженерно-технические объекты. Осуществление деятельности по эксплуатации данных объектов уже изначально квалифицируется правом в качестве источника повышенной опасности. В связи с этим для надлежащего

обеспечения прав и законных интересов граждан и охраняемых уголовным законодательством публичных и общественных интересов в сфере железнодорожного транспорта предполагают наличие у следователя не только юридических познаний, но и специальных познаний в области взаимодействия человека с железнодорожной техникой в целом, а также знания специфики организации движения, осуществления эксплуатации железнодорожного транспорта.

Так, в соответствии с должностными обязанностями работники железнодорожного транспорта должны знать правила эксплуатации транспортных и иных технических средств, сооружений и устройств, осуществлять систематическую проверку и надлежащим образом обеспечивать качественное содержание, техническое обслуживание и ремонт и соблюдать установленные требования по содержанию всей транспортной инфраструктуры. Следует учитывать, что работниками железнодорожного транспорта, которые непосредственно их обслуживают, должен постоянно проводиться осмотр объектов транспортной инфраструктуры. При этом для производства ремонтных и строительных работ в графике движения поездов обычно предусматриваются технологические «окна», а также должны быть учтены ограничения по скорости движения, вызываемые этими работами. Об этом, естественно, должны уведомляться члены локомотивных бригад, следующие по этим участкам.

Как следует из сказанного выше, для эффективного расследования уголовного дела по транспортному преступлению следователю необходимо обладать помимо юридических знаний еще и знаниями технического и технологического характера. В случае полной очевидности причины происшествия, оценки происшествия как результата умышленных действий лица или группы лиц, его основной задачей еще на начальном этапе предварительного расследования следует назвать установление личности предполагаемого преступника и проведение розыскных мероприятий. При возникновении трудностей с выяснением причины данного транспортного происшествия работа следователя должна быть направлена, прежде всего, на ее установление.

Литература

1. Суденко, В. Е. Транспортные преступления и их анализ // Мир транспорта. — 2013. — Т. 11. — № 4 (48).
2. Суденко, В. Е. Тактика осмотра места железнодорожного происшествия // Мир транспорта. — 2017. — Т. 15. — № 1 (68). — С. 210—222.
3. Суденко, В. Е. Криминалистические учеты — важнейшее средство борьбы с преступлениями // Право и государство: теория и практика. — 2016. — № 6 (138). — С. 137—140.
4. Токманцев, Д. В. Железнодорожный транспорт как предмет преступления, предусмотренный ст. 263 УК РФ // Проблемы правоохранительной деятельности. — 2016. — № 1. — С. 36—39.

5. Суденко, В. Е. Установление типа транспортного средства, характера происшествия и их соответствия признакам, указанным в статье 264 Уголовного кодекса Российской Федерации // Транспортное право и безопасность. — 2017. — № 2 (14). — С. 26—34.
6. Груздева, Л. М. Преступность на транспорте в России: цифровая характеристика за 2017 год // Транспортное право и безопасность. — 2018. — № 1 (25). — С. 48—55.
7. Тяжкова, И. М. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности. — Санкт-Петербург, 2002.
8. Токманцев, Д. В. Метрополитен и иные виды внеуличного рельсового транспорта как предмет преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ // Уголовное право. — 2012. — № 1. — С. 81—83.
9. Корма, В. Д. Транспортные средства как объект криминалистического исследования / под общей редакцией Е. П. Ищенко. — Москва, 2006.
10. Бугаев, В. А. Субъективная сторона преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта / В. А. Бугаев, С. А. Деревянкина // Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского. Юридические науки. — 2018. — Т. 4 (70) — № 2. — С. 125—130.

References

1. Sudenko, V. Ye. Transportnyye prestupleniya i ikh analiz [Transport crimes and their analysis]// Mir transporta. — 2013. — T. 11. — № 4 (48).
2. Sudenko, V. Ye. Taktika osmotra mesta zheleznodorozhnogo proisshestviya [Tactics of inspection of a place of a railway accident] // Mir transporta. — 2017. — T. 15. — № 1 (68). — S. 210—222.
3. Sudenko, V. Ye. Kriminalisticheskiye uchety — vazhneysheye sredstvo bor'by s prestupleniyami [Forensic accounting is the most important means of combating crimes] // Pravo i gosudarstvo: teoriya i praktika. — 2016. — № 6 (138). — S. 137—140.
4. Tokmantsev, D. V. Zheleznodorozhnyy transport kak predmet prestupleniya, predusmotrennyy st. 263 UK RF [Rail transport as an offense under Art. 263 of the Criminal Code] // Problemy pravookhranitel'noy deyatel'nosti. — 2016. — № 1. — S. 36—39.
5. Sudenko, V. Ye. Ustanovleniye tipa transportnogo sredstva, kharaktera proisshestviya i ikh sootvetstviya priznakam, ukazannym v stat'ye 264 Ugolovnogo kodeksa Rossiyskoy Federatsii [Establishing the type of vehicle, the nature of the incident and their compliance with the characteristics specified in Article 264 of the Criminal Code of the Russian Federation] // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2017. — № 2 (14). — S. 26—34.
6. Gruzdeva, L. M. Prestupnost' na transporte v Rossii: tsifrovaya kharakteristika za 2017 god [Crime on transport in Russia: a digital characteristic for 2017]// Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2018. — № 1 (25). — S. 48—55.
7. Tyazhkova, I. M. Neostorozhnyye prestupleniya s ispol'zovaniyem istochnikov povyshennoy opasnosti [Negligent crimes using sources of increased danger]. — Sankt-Peterburg, 2002.
8. Tokmantsev, D. V. Metropoliten i inyye vidy vneulichnogo rel'sovogo transporta kak predmet prestupleniya, predusmotrennogo st. 263 UK RF [Metro and other types of off-street rail transport as an offense under Art. 263 of the Criminal Code]// Ugolovnoye pravo. — 2012. — № 1. — S. 81—83.

9. Korma, V. D. Transportnyye sredstva kak ob»yekt kriminalisticheskogo issledovaniya [Vehicles as an object of forensic research] / pod obshchey redaktsiyey Ye. P. Ishchenko. — Moskva, 2006.
10. Bugayev, V. A. Sub»yektivnaya storona prestupleniy protiv bezopasnosti dvizheniya i ekspluatatsii transporta [The subjective side of crimes against traffic safety and operation of transport] / V. A. Bugayev, S. A. Derevyankina // Uchenyye zapiski Krymskogo federal'nogo universiteta imeni V. I. Vernadskogo. Yuridicheskiye nauki. — 2018. — T. 4 (70) — № 2. — S. 125—130.