

# Безпека руху – важливий показник залізничної професійної культури

**Згідно з аналізом стану безпеки руху на Львівській залізниці, упродовж 2011 року зафіксовано незначне зменшення транспортних подій у порівнянні з показниками 2010 року (98 проти 102). Більша частина випадків трапилася через технічні причини, а також пов'язана з людським фактором. За висновками фахівців апарату безпеки руху поїздів і автотранспорту, основними причинами транспортних подій є старіння рухомого складу, неритмічне централізоване постачання матеріалів для планових видів ремонту рухомого складу, а також низький рівень контролю керівництва за станом безпеки руху в окремих підрозділах залізниці.**

Докладніше про стан безпеки руху на залізниці впродовж 2011 року "Львівський залізничник" поспілкувався із **Головним ревізором з безпеки руху поїздів і автотранспорту Євгеном ТАЛОХОЮ.**



– Незважаючи на зменшення кількості транспортних подій у цілому, кількість серйозних інцидентів збереглася на рівні попереднього року (4 проти 4), – розповідає Євген Іванович. – Варто зазначити, що стабілізувалася ситуація з гарантування безпеки руху поїздів у локомотивному господарстві, де за звітний період зафіксовано 48 транспортних подій, що відповідає показникам аналогічного періоду минулого року, проте кількість транспортних подій у цьому господарстві і надалі становить майже половину від усіх, зафіксованих загалом по залізниці за минулий рік. У той же час за звітний період побільшало транспортних подій у господарстві приміських пасажирських перевезень (12 проти 10) та пасажирському (2 проти 1). Менше транспортних подій зафіксовано в господарстві перевезень (3 проти 6), колії (10 проти 11), вагонному (8 проти 12), електропостачання (9 проти 10). У решті господарств цей показник залишився на рівні 2010 року.

Унаслідок транспортних подій, що трапилися у 2011 році, залізниці завдано збитків на суму майже 170 тис. грн.

Особливе занепокоєння викликає той факт, що з року в рік на залізниці фіксується різке збільшення кількості випадків несанкціонованого втручання сторонніх осіб у роботу залізничного транспорту. Особливо це стосується спроб зловмисників розукруплювати та викрасти обладнання СЦБ, енергетики і зв'язку. Унаслідок протиправних дій у 2011 році залізниця зазнала збитків на суму майже 2,3 млн грн. За цими випадками прокуратура порушила 116 кримінальних справ.

Упродовж звітного періоду працівники ревізорського апарату безпеки руху провели 3828 перевірок, внаслідок яких було закрито для руху 398 ділянок колії, на 346 обмежено швидкість, відсторонено від експлуатації 1224 одиниці тягового рухомого складу, рухомого складу і транспортних засобів, скасовано результати 130 комісійних оглядів, видано 3329 ревізорських вказівок. За порушення нормативних актів з безпеки руху впродовж року притягнуто до відповідальності 5255 працівників залізниці.

Незважаючи на незначне зменшення кількості дорожньо-транспортних подій (ДТП), нестабільною залишається ситуація щодо гарантування безпеки дорожнього руху. Упродовж 2011 року було зафіксовано 29 ДТП, що на 3 випадки менше, ніж у 2010-му. Унаслідок цих аварій смертельних травм зазнали 2 особи проти 5 – у 2010 році. Разом із тим на 14 осіб у порівнянні з позаминулим роком зросла кількість травмованих у цих ДТП (30 проти 16). Варто звернути увагу і на той факт, що на 2 випадки (4 проти 2) збільшилася кількість ДТП, у яких автотранспорт в'їхав у бік поїзда. Це свідчить про вкрай низький рівень дисципліни та уваги водіїв приватного автомобільного транспорту.

Проаналізувавши виявлені проблеми і недоліки, апарат безпеки руху розробив основні напрями підвищення рівня безпеки руху в кожному господарстві та на залізниці в цілому, які серед іншого передбачають проведення місячників із безпеки руху, селекторних нарад, навчання кадрів, посиленний догляд за технічними засобами, оновлення та осучаснення засобів безпеки руху на залізничних переїздах тощо.

# Порушено кримінальну справу за вимагання хабара

**Днями редакція одержала повідомлення з транспортної прокуратури, яке наводимо повністю.**

"Львівська міжрайонна транспортна прокуратура порушила кримінальну справу щодо головного лікаря однієї з клінічних лікарень ДТГО "Львівська залізниця" за фактом вимагання двох тисяч доларів США хабара за ознаками злочину, передбаченого ч. 3 ст. 368 КК України (використання влади та службового становища, поєднане з вимаганням хабара).

Перевіркою встановлено, що керівник клінічної лікарні вимагав від громадянина М. вище згадану суму хабара за працевлаштування на посаду лікаря очолюваного ним медичного закладу.

Досудове слідство у даній справі доручено старшому слідчому міжрайонної транспортної прокуратури.

*Помічник міжрайонного транспортного прокурора Манюк М.Р."*

Редакція зателефонувала до Львівської міжрайонної транспортної прокуратури і поспілкувалася з помічником прокурора Мар'яною Манюк. Оскільки Мар'яна Романівна не побажала відповідати на ряд додаткових запитань, вона порадила нам звернутися до старшого слідчого прокуратури Олександра Луговського, який веде досудове слідство у цій кримінальній справі.

Олександр Сергійович у телефонній розмові застеріг, що у межах досудового слідства та через необхідність дотримання вимог закону зі збереження таємниці слідства не зможе дати вичерпної інформації на запитання, які стосуються обставин скоєння злочину та посадової особи, яка його скоїла.

**– Олександр Сергійовичу, чи посадова особа, щодо якої порушена кримінальна справа, була спіймана на "гарячому" під час одержання хабара?**

– Так, була взята на "гарячому"...

**– Тобто в кабінеті у цієї посадової особи були знайдені помічені гроші, і на руках у посадової особи були відповідні плями?**

– Так.

**– Де зараз перебуває ця посадова особа – знаходиться під вартою чи на підписці про невиїзд?**

– За станом здоров'я щодо підозрюваної посадової особи обрано заповісний захід – грошову заставу...

**– Хто і в якому розмірі вніс заставу?**

– Заставу внесла підозрювана особа у розмірі, визначеному судом.

**– Яка "вилка" між мінімальним і максимальним покаранням за такі злочини?**

– Від п'яти до десяти років позбавлення волі.

**– Чи можливі інші варіанти покарання?**

– Це запитання не до мене. Я – слідчий, а міру покарання обирає суд.

**– На Вашу думку, чи довга перспектива слідства у цій справі?**

– Чинне законодавство передбачає двомісячний термін для розслідування кримінальної справи, у якій вона буде закінчена.

**– А коли порушена кримінальна справа?**

– 31 січня 2012 року.

# Злодій знімав відеокамеру і потрапив в об'єктив

**Людська винахідливість безмежна, особливо якщо справа стосується швидкої наживи. Це вчергове підтвердив аналіз серії крадіжок обладнання електропоїздів Львівської залізниці. Тепер важко сказати, коли саме у допитливому розумі громадянина Мишкова О.О. виникла ідея поцупити відеокамеру спостереження вартістю 1413 грн, встановлену у вагоні №32405 електропоїзда серії EP-2324 п. №6107 сполученням Львів–Судова Вишня. Прізвище зловмисника ми не стали приховувати, бо злодія ввіймали, відбувся суд, який визнає його злочинцем і присудив покарання у вигляді позбавлення волі терміном на один рік і зобов'язав відшкодувати залізниці вартість відеокамери.**

– Якщо бути точним, то викрали п'ять камер відеоспостереження, – розповідає заступник начальника служби приміських пасажирських перевезень Андрій Стецюк, який тривалий час займався цією історією. – За першим епізодом уже відбувся суд, оголошено вирок. Ще одна кримінальна справа про одночасне викрадення з вагона електропоїзда двох відеокамер перебуває на розгляді суду, і найближчим часом у ній теж буде винесено рішення. Третій випадок про викрадення двох камер розслідує міліція. Усі крадіжки сталися на

шляху прямування електропоїздів на дільниці Львів–Мостиська. У першому випадку викрадача шукали недовго. Під час розслідування з'ясувалося, що викрадач відразу продав поцуплену відеокамеру на базарі за 1000 грн.

Коли у моторвагонному депо Львів проаналізували причини надзвичайних подій, з'ясувалося, що викрасти відеокамеру справді дуже просто. До речі, встановлювали камери відеоспостереження не в депо, а під час ремонту рухомого складу у Києві. Фірма, яка встановлювала камери, не запро-

понувала залізниці відеопристрої у спеціальному виконанні. Хоча особливо мудрувати не було потреби, бо існує так зване антивандальне спорядження камер відеоспостереження, та про це своєчасно не подумали. І цим прорахунком скористалися злодії.

– Це вже потім спеціалісти депо, де знаходяться обладнані відеонаглядом електрички, як могли, захистили відеокамери, – продовжує свою розповідь Андрій Стецюк. – Після цих випадків ми розробили спеціальну методику посилення контролю.

Із першим епізодом взагалі виникла анекдотична ситуація: під час перегляду відзнятого на відеореєстраторі матеріалу видно не лише факт крадіжки, а й обличчя злодія, що дуже допомогло міліції у пошуках. Два інші епізоди теж зафіксовано записом, проте зловмисник приховав своє обличчя. Тому правоохоронцям довелося добряче попрацювати, щоб його "вирахувати" і затримати. Унаслідок оперативних заходів знайшлися і свідки крадіжки.

Безумовно, вагони електро-

поїздів обладнувалися камерами відеоспостереження не заради краси. Відзнятий матеріал періодично переглядається, особливо коли в депо після поїздки виявляють випадки розукруплювання вагонів. Тут відзнятий матеріал дуже допомагає роботі міліції, адже у "полі зору" камери – увесь вагон. Наприклад, був випадок, коли через бійку пасажири розбили вікно. За допомогою відео міліція знайшла винуватців, які відшкодували залізниці завдані збитки.

Ще один напрямок використання відео – контроль за роботою провідників. Майже відразу після встановлення відеонагляду ми зафіксували кілька випадків привласнення коштів оплати за проїзд, виявили й зловживання у роботі ревізорів. Тобто залізниця отримала можливість дієвого контролю за дотриманням технології. Можна сказати, що застосування камер спостереження має і психологічний ефект. Пасажири знають, що вагон під відеонаглядом, і не дозволяють собі нищити майно залізниці. Особливо великий ефект



був на початках, коли ці системи тільки з'явилися.

– Сьогодні ми маємо вже три приміських поїзди, обладнані камерами спостереження, – повідомив редакції інженер-технолог моторвагонного депо Львів Володимир Павлюстей. – Два з них їздять переважно на Мостиська, а третій – на Трускавець. У вагонах встановлено 4 камери (2 – у салоні і по одній – у тамбурі). Відеореєстратор працює протягом усього часу поїздки, пам'яті йому не бракує. Раніше знати камеру було дуже просто. Після випадків крадіжок ми власними силами виготовили механічний захист, який ускладнює крадіжку.

Олександр ГЕРШУНЕНКО