Интервью и.о. руководителя следственного управления С.А. Вазюлина

Сергей Вазюлин: молодежь приравнивает свою жизнь к лайкам

Руководитель Московского межрегионального следственного управления на транспорте Следственного комитета РФ Сергей Вазюлин рассказал в День сотрудника органов следствия РФ в интервью ТАСС о смертельной опасности

© 2024 Западное межрегиональное следственное управление на транспорте Следственного комитета Российской Федерации

"зацепинга" для подростков, противодействии группировкам зацеперов, об уровне травматизма на железных дорогах Московского транспортного узла, о расследовании авиационных ЧП и борьбе с коррупцией.

— Молодежные "развлечения" постепенно меняются, но тема зацеперства не уходит уже который год. Спадает ли волна происшествий с зацеперами?

— Явление это очень характерно для Москвы и Московской области — здесь много подростков и высокая концентрация транспортной инфраструктуры. Названия могут быть разными — "зацепинг", "трейнсерфинг" (проезд на крышах, подножках, других выступающих частях поезда), "руфинг" и просто опасные селфи. Изначально эти увлечения пошли от взрослых. Но сегодня мы сталкиваемся с тем, что снимают с электричек уже и девяти-, и десятилетних.

В чем привлекательность? Выделиться: "я не такой как все, могу больше, чем остальные", и получить свои лайки. Видимо, не находят способ выразить себя по-другому, в спорте например. Кроме того, на психологию подростка влияет игромания — много всяких игр-"стрелялок". Это в определенной степени формирует психологию — "ну убили, но еще же жизнь есть". И это переносится в реальную жизнь. К большому сожалению, у нас сегодня у молодежи жизнь равна лайкам.

Следователям очень часто приходится выезжать уже на последствия таких увлечений. За шесть месяцев травмированы 45 несовершеннолетних, из них 21 — со смертельным исходом, в том числе шесть зацеперов (в 2016-м — 21).

Каждый такой случай становится предметом проверки: мы стараемся выяснить, в каких условиях подросток растет, почему заинтересовался этой темой, направляем информацию для профилактики, выступаем и в школах, и в СМИ, готовим видеоролики, стараемся донести до их сознания степень опасности. Мы приглашаем и матерей погибших подростков. Надо отдать должное: есть родители, у которых дети неправильно распорядились своей жизнью, но при этом они занимают активную позицию и помогают объяснять, что на самом деле это очень опасно и одобрение вызвать не может, а только горе.

Молодежь не знает ни устройства техники, ни физических явлений. Физически неподготовленные срываются с вагонов. Много случаев ударов током. Он думает, что если залезет на крышу поезда в отстойнике и ничего не тронет, то все получится

© 2024 Западное межрегиональное следственное управление на транспорте Следственного комитета Российской Федерации

"Зацепинг" создает опасность не только для них, но и для других пассажиров — может возникнуть и замыкание, и аварийная ситуация. Молодежь не знает ни устройства техники, ни физических явлений. Физически неподготовленные срываются с вагонов. Много случаев ударов током. Он думает, что если залезет на крышу поезда в отстойнике и ничего не тронет, то все получится. Но электродуга возникает на расстоянии до метра, и 27 500 вольт его достают неминуемо.

За пять месяцев этого года наши коллеги из полиции выявили 133 несовершеннолетних зацеперов (за пять месяцев 2016-го — 109), привлекли к административной ответственности 28 подростков, достигших 16-летнего возраста, и 46 родителей.

— Поможет ли ужесточение наказаний?

— К сожалению, штрафы пока не ставят заслон. Штраф 100 рублей не позволяет создать психологический барьер в сознании тех, кто занимается, например, "трейнсерфингом". Все-таки родители должны понимать ответственность за детей — мало просто пальчиком погрозить. В центральном аппарате СК создана межведомственная группа, где обсуждается, какие нужны меры.

Сейчас появляются новые нормы ответственности за втягивание несовершеннолетних в опасные для жизни и здоровья увлечения. Мы фиксируем случаи, когда детей втягивают в игру с заданиями — сфотографироваться на фоне идущего поезда, положить голову на рельсы. В Госдуме внесены изменения в УК об ответственности за склонение подростков к суициду. Я думаю, эта практика найдет свое активное применение. Защита детей — это задача, которую председатель СК выдвигает как самую первую для следователей.

— Можно ли говорить о группировках зацеперов?

— В основном все идет через интернет, сайты, мессенджеры. На свои акции они собираются в течение получаса. Как правило, все под закрытыми именами, и через полчаса они на конкретной станции атакуют конкретный состав. Проехали одну станцию и разбежались, сделав селфи и получив комментарии.

Следственное управление не остается в стороне: благодаря совместной работе со специалистами из других правоохранительных ведомств за полгода в интернете выявлены 54 группы зацеперов (7000 участников, каждый третий — несовершеннолетний) и шесть групп руферов (почти 70 000 участников, из них 31 000 несовершеннолетних). На видеохостинге найдено 18 каналов с почти 50 000 подписчиков, где размещались видеоролики о "подвигах" зацеперов и руферов. Материалы были направлены в Роскомнадзор. В общей сложности по

© 2024 Западное межрегиональное следственное управление на транспорте Следственного комитета Российской Федерации

обращениям группы мониторинга уже заблокировано 36 групп зацеперов (4000 участников, из них 1200 — несовершеннолетних), одна группа руферов (2300 участников, в том числе 900 подростков) и семь каналов зацеперов. Они внесены в единый реестр запрещенной информации. Эта работа будет продолжена.

— В июне в Москве под колесами поезда погибла внучки Никиты Хрущева. Много ли фактов травматизма?

— Среди всей железнодорожной сети России именно Московский транспортный регион возглавляет статистику по травмированию. За полгода — более 511 случаев травмирования граждан подвижным составом, из них 174 — с летальным исходом. То есть ежедневно в Московском транспортном регионе (Московской области) получают железнодорожные травмы, в том числе несовместимые с жизнью, не менее двух человек. А подростковый травматизм на железнодорожных путях — это 40% от общего количества детского травматизма по России.

Свободное хождение по путям вообще запрещено, это состав административного правонарушения. А люди идут, даже просто вдоль путей, накрывшись капюшоном, слушая плеер, разговаривая по телефону

Я хочу напомнить, что свободное хождение по путям вообще запрещено, это состав административного правонарушения. А люди идут, даже просто вдоль путей, накрывшись капюшоном, слушая плеер, разговаривая по телефону, то есть иногда лишая себя возможности даже услышать приближающийся поезд. Или в состоянии алкогольного опьянения. При торможении состава на скорости 60 км/ч тормозной путь составит до километра. А пешеход в зону видимости машиниста попадает на меньшей дистанции. Но иногда они даже не видят пострадавших, если те идут рядом с путями и их задевает выступающими частями состава. Плюс вихревой воздушный поток, который может толкнуть под другой поезд.

Например, один из опасных участков — в Сергиевом Посаде. Там есть пешеходный переход, но зачастую пассажирам лень пройти 10 метров. И они переходят там, где нет пути даже для железнодорожных рабочих.

Что касается гибели возле платформы Мичуринец на Киевском направлении Московской железной дороги Юлии Хрущевой, проверка пока не завершена, опрошены машинист и помощник машиниста, очевидцы происшествия, родственники пострадавшей. У РЖД истребованы материалы служебного расследования. По результатам проверки будет дана оценка действиям всех лиц, причастных к происшествию.

© 2024 Западное межрегиональное следственное управление на транспорте Следственного комитета Российской Федерации

— Какие направления считаются самыми опасными?

— Большинство случаев травматизма — в Люберецком, Сергиево-Посадском, Раменском, Подольском, Пушкинском, Волоколамском, Дмитровском, Каширском, Одинцовском, Можайском районах, то есть практически на всех участках железнодорожного полотна в границах населенных пунктов Московской области.

— Чем завершилось расследование громкого авиастолкновения над Истринским водохранилищем и недавнего инцидента с лайнером, летевшим из Москвы в Бангкок?

— По результатам расследования уголовного дела о гибели девяти человек в результате столкновения вечером 8 августа 2015 года над Истринским водохранилищем вертолета Robinson R44 с гидросамолетом Cessna 206 F установлено, что причиной стали неправильные действия пилота гидросамолета. Он нарушил правила полетов о недопустимости обгона впереди летящего судна на пересекающихся траекториях. Кроме того, он не имел права сажать пассажиров на борт неподготовленного к полету самолета, не имеющего сертификата летной годности. Он не имел свидетельства пилота гражданской авиации, договора страхования жизни и здоровья пассажиров от несчастного случая, договора страхования гражданской ответственности перед третьими лицами, не обеспечил пассажиров спасательными жилетами. По результатам расследования принято решение о прекращении уголовного дела в связи со смертью виновного лица.

Что касается происшествия 1 мая с самолетом "Аэрофлота", где пострадали 27 человек, летевших из Шереметьева в Бангкок, проверка установила, что воздушное судно попало в восходящий воздушный поток, в результате чего его подбросило вверх примерно на 800 футов (240 метров). Примерно через 30 секунд самолет удалось вернуть на заданную траекторию полета. А спустя 20 минут самолет совершил посадку в аэропорту Бангкока.

В результате происшествия из 332 находившихся на борту 27 человек получили травмы различной степени тяжести. По словам пассажиров и членов экипажа, произошел резкий рывок самолета, через несколько секунд произошел повторный рывок, затем самолет продолжил полет в обычном режиме. Бортпроводники и находившиеся на борту медики оказали первую помощь пострадавшим, наземные службы Таиланда организовали для самолета воздушный коридор по кратчайшему пути, и самолет прибыл на 20 минут раньше расчетного времени.

© 2024 Западное межрегиональное следственное управление на транспорте Следственного комитета Российской Федерации

Члены экипажа в данной нештатной ситуации действовали в соответствии с инструкциями. По предварительной оценке, инцидент произошел из-за погодных явлений, предсказать которые крайне сложно.

— В этом году часто допускаются задержки рейсов. В каких случаях люди могут рассчитывать на уголовно-правовую защиту?

— Прежде всего здесь действует федеральный закон о защите прав потребителей. Но если становится известно, что задержка произошла в силу технической неисправности и если она опасна для эксплуатации воздушного судна, это становится предметом нашей доследственной проверки. Мы выясняем в том числе, не экономит ли компания, ставя в опасные условия пассажиров. В случае задержек рейсов из-за погодных условий или экономических накладок это предмет разбирательства надзорных и контролирующих органов. Но если там будут признаки экономического преступления, включатся следственные подразделения.

СПРАВКА

ММСУТ охватывает полностью или частично 19 регионов России, в основном в ЦФО. В зоне его ответственности 15 000 км железной дороги, 90 вокзалов, более 4000 станций и платформ, 14 аэропортов (9 международных, включая 3 крупнейших в стране), более 2000 км внутренних водных путей, 10 речных портов, 49 пристаней и причалов на акваториях Москва-реки, Оки, Волги, Дона и канала имени Москвы. Также ММСУТ расследует уголовные дела о преступлениях на транспорте и в таможенной сфере. В штате управления — 52 следователя. За шесть месяцев 2017 года следователи ММСУТ провели около 1500 доследственных проверок, в их производстве находилось 600 уголовных дел, порядка 300 уголовных дел направлено в суд.

© 2024 Западное межрегиональное следственное управление на транспорте Следственного комитета Российской Федерации

— Первая следственная канцелярия в России, образованная по указу Петра I в 1723 году, была создана для борьбы с коррупцией. Есть ли сейчас у вас крупные дела?

— Практически каждое третье дело, которое мы расследуем, касается либо экономического, либо коррупционного преступления на транспорте. Это и дела о хищениях по целевым программам, и факты подкупа и взяточничества в отношении должностных лиц, в том числе таможенных органов.

К примеру, в суд передано дело в отношении начальника линейного отдела МВД в аэропорту Внуково. Он обвиняется в незаконном вознаграждении за то, чтобы закрыть глаза на ввоз "челноками" из Стамбула в Москву коммерческих партий товаров через "зеленый коридор" аэропорта. Расследование в отношении сотрудников Внуковской таможни по этим фактам еще идет, устанавливаем все факты пропуска "челноков" без таможенного оформления. Кроме того, в этом году вынесены приговоры в отношении сразу двух бывших начальников Казанского вокзала за поборы с предпринимателей. В прошлом году мы выявили схему злоупотреблений со стороны начальника вокзала и, расследуя ее, вышли на злоупотребления его предшественника.

Есть дела о нарушениях в системе закупок в рамках госконтрактов в транспортной сфере. Следователи вместе с оперативными сотрудниками проводят колоссальную работу для того, чтобы доказать случаи вывода бюджетных средств через недобросовестные схемы организации закупок, искусственное завышение цены, получение мзды.

Завершаем расследование уголовного дела в отношении ряда сотрудников коммерческих фирм, которые передавали денежное вознаграждение сотрудникам Центральной акцизной таможни за ускорение процедуры получения акцизных марок. Это позволяло фирмам — крупным игрокам на алкогольном рынке беспрепятственно их получать. Это было поставлено на поток — по 150 000 рублей переводилось за каждый месяц для дальнейшей передачи сотрудникам таможни. Ряд уголовных дел по этим фактам уже рассматривается судами.

© 2024 Западное межрегиональное следственное управление на транспорте Следственного комитета Российской Федерации

Подробнее на ТАСС:
http://tass.ru/opinions/interviews/4438086

25 Июля 2017

Адрес страницы: https://zmsut.sledcom.ru/news/item/1152866

© 2024 Западное межрегиональное следственное управление на транспорте Следственного комитета Российской Федерации