

К ВОПРОСУ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ЗАЦЕПИНГ И МЕРАХ ПО ЕГО ПРОФИЛАКТИКЕ

Проводимая в течение последних нескольких лет превентивная работа по недопущению такого негативного явления, как зацепинг, важная и нужная. Однако одно лишь обсуждение указанной проблемы, пропаганда среди молодежи правильного поведения на транспорте, выявление и закрытие посвященных зацепингу сайтов не приводят к достижению необходимого результата.

К тому же степень ответственности за зацепинг в нашей стране не сопоставима с серьезностью проблемы. Санкции части 1 ст. 11.17 КоАП РФ, устанавливающей административную ответственность за нарушение правил поведения граждан на железнодорожном, воздушном или водном транспорте, предусматривают наказание в виде административного штрафа в сумме ста рублей. Аналогичная специальная норма об ответственности за проезд граждан на крышах автобусов, троллейбусов или трамваев на сегодняшний день вообще не установлена, несмотря на то, что в научной литературе уже давно обсуждается возможность закрепления за подобные деяния самых жестких мер вплоть до административного ареста [1, с. 104] и даже уголовной ответственности [2, с. 67]. На практике лица, допустившие подобные нарушения ПДД, привлекаются к ответственности по части 1 ст. 12.29 КоАП РФ, максимальная санкция по которой составляет 500 рублей.

Именно на этих видах транспорта получили широкое распространение различные виды зацепинга (руфрайдинг, руфинг, трэйнрайдинг, трэйнхопинг, трейнсерфинг) — способы передвижения, которые состоят в проезде на поездах и других транспортных средствах с их внешней стороны (на открытых переходных и тормозных площадках, на крышах, в открытых кузовах либо с торцевых или боковых сторон вагонов или в пространстве под вагоном на элементах наружной арматуры подвижного состава).

Подростков, которые практикуют указанный способ проезда, принято именовать «трейнхопперами», «трейнсёрферами» или «зацеперами». Любителей проезда снаружи грузовых поездов также называют «фрейтхопперами» (англ. freight — грузовой).

Вместе с тем, подобный способ проезда на общественном транспорте связан с повышенной опасностью для жизни и здоровья как самих нарушителей, так и окружающих. Нередко в результате такого передвижения имеет место высокая степень травматизма (в первую очередь, среди несовершеннолетних), на объектах различных видов транспорта. Часто связанные с зацеперами трагические инциденты заканчиваются гибелью последних.

Согласно статистическим данным УТ МВД России по ЦФО, по причине зацепинга пострадало:

— в 2015 году – 45 человек (в т.ч. со смертельным исходом – 16);
— в 2016 году – 37 человек (в т.ч. со смертельным исходом – 9).

Более тридцати шести процентов всех случаев травмирования лиц, не достигших совершеннолетия, на железнодорожном транспорте в Центральном федеральном округе приходится именно на зацепинг.

Всего по России за 2015 — 2016 годы был травмирован 471 несовершеннолетний (со смертельным исходом — 370). При этом ежегодно наблюдается рост подросткового травматизма практически во всех регионах страны.

Кроме того, зацепинг представляет опасность для пассажиров общественного транспорта, машинистов (водителей) и прочих лиц, которые могут существенным образом пострадать в результате зацепинга (например, при экстренном торможении либо других обстоятельствах, которые препятствуют нормальному движению общественного транспорта).

В целях решения актуальной проблемы, которая наиболее остро стоит в Москве, Санкт-Петербурге и других крупных городах страны, где функционирует железнодорожный транспорт, а также автобусы, троллейбусы и трамваи, необходимо незамедлительно внести изменения в КоАП РФ, дополнив его соответствующими нормами об ответственности за зацепинг.

Однако одним лишь ужесточением наказания проблемы не решить. Необходима комплексная профилактическая работа с подростками из соответствующих групп риска. Положительную роль могут сыграть и кондуктора общественного транспорта, в чьи обязанности входит в том числе и наблюдение за правильностью посадки и высадки пассажиров [3, с. 23].

Вместе с тем, популяризация и пропаганда подобного поведения в сети Интернет набирает обороты. К примеру, на запрос в поисковике Яндекс (на 21.03.2017 года): «зацеперы видео» – 8 тысяч ссылок; «зацеперы смерть» – девять тысяч видео. При этом какие-либо возрастные ограничения к просмотру данных роликов отсутствуют.

Федеральный закон «О защите детей от информации, причиняющей вред их здоровью и развитию» закрепляет определение информации, запрещенной для распространения среди детей. Так, ст. 5 этого закона относит к информации, причиняющей вред здоровью и (или) развитию детей и запрещенной к распространению среди них через любые источники, информацию, побуждающую детей к совершению действий, представляющих угрозу их жизни и (или) здоровью, в том числе к причинению вреда своему здоровью, самоубийству [4].

Картинки, видео и инструкции по зацепингу, размещенные в сети Интернет, по всей видимости, под критерии этой информации не подпадают, хотя закон устанавливает их весьма четко, проводя к тому же градацию по возрасту. При этом нужно учесть и то, что, если соответствующие органы и попробуют «вычистить» все это из сети, полностью это сделать невозможно – обязательно появятся новые ссылки. По мнению А.С. Антюфеевой, выход может быть найден лишь путем установления ответственности (вплоть до уголовной) за размещение таких материалов. Это будет оправдано, даже если спасет хотя бы одну человеческую жизнь [5, с. 30].

В 2013 году Американской Психологической Ассоциацией были приняты рекомендации по психологической профилактике травматизма на транспорте, в том числе и по причине зацепинга. Упомянутые рекомендации состоят из девяти положений: необходимость ясных теоретических оснований и их эмпирической проверки, использование культурно и социально адаптированных программ, сочетание программ повышения ресурсов и снижения риска, мониторинг внедрения программ, учет этических стандартов, системность профилактической работы, повышение квалификации, участие в разработке государственной превентивной политики.

Очевидно, что учет этих рекомендаций поможет отечественным ученым и практикам создать в Российской Федерации на основе межведомственного и междисциплинарного взаимодействия комплексную систему профилактики зацепинга, включающую в себя разные уровни и учитывающую разные роли, смыслы и контексты. Такую систему, которая не сводилась бы к фрагментированным интервенциям (например, дисциплинарным мерам), но отвечала глубинным психологическим нуждам зацеперов и общественным интересам [6, с. 96].