

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ



В. Е. Эминов,

доктор юридических наук, профессор, заслуженный юрист России (ФГБОУ ВПО «Московская государственная юридическая академия имени О. Е. Кутафина», кафедра криминологии и уголовно-исполнительного права, заведующий)

1. Предупреждение дорожно-транспортных происшествий

Безопасность дорожного движения относится к числу важнейших проблем, имеющих общемировое значение. Высокая аварийность на дорогах во многих странах расценивается как национальное бедствие. Научно-технический прогресс в области автомобилестроения, постоянное увеличение парка автомашин привели к резкому увеличению числа происшествий,

тяжесть последствий которых постоянно возрастает. Ежегодно на дорогах страны происходят сотни тысяч происшествий, число погибших исчисляется десятками тысяч, сотни тысяч серьезно травмируются, из них многие остаются калеками на всю жизнь (таблица 1). На мировом уровне в результате дорожно-транспортных происшествий ежегодно погибает около одного миллиона человек и более пяти миллионов получают увечья различной степени тяжести.

Таблица 1

Динамика дорожно-транспортных происшествий и численность пострадавших (2001–2012)

Год	Количество дорожно-транспортных происшествий	Количество погибших, тыс.	Количество раненых, тыс.
2001	164 403	30 900	187 700
2002	180 000	32 200	171 100
2003	204 267	35 600	243 900
2004	208 558	34 500	251 300
2005	223 442	33 900	274 800
2006	229 140	32 700	285 300
2007	233 809	33 300	292 200
2008	218 322	29 900	27 800
2009	203 618	26 000	257 000
2010	199 431	26 500	250 600
2011	199 868	27 900	251 800
2012	203 597	27 991	258 618

Подавляющее большинство происшествий связано с грубейшими нарушениями правил безопасности дорожного движения. Уголовная ответ-

ственность за указанные преступления предусмотрено в случаях нарушения лицами, управляющими транспортными средствами, правил безопасно-

сти движения, повлекшего определенные вредные последствия, при управлении транспортными средствами в состоянии опьянения, при выпуске и эксплуатации технически неисправных транспортных средств (ст. 263, 266 УК РФ).

Преступное нарушение правил безопасности дорожно-транспортного движения, недоброкачественные технический осмотр, ремонт техники происходят в результате различных ненадлежащих действий или в результате несовершенства действий (бездействия), которые необходимо было обязательно произвести в соответствии с установленными правилами.

К наиболее типичным нарушениям правил безопасности применительно к противоправному поведению водителя относятся: превышение скорости, нарушение правил обгона, маневрирования и рядности; выезд на встречную полосу движения; нарушение правил проезда перекрестков; неосторожный проезд мимо остановок общественного транспорта; несоблюдение дистанции; нарушение правил перевозки людей; ослепление светом фар; нарушение правил движения по железнодорожным переездам; управление неисправным транспортным средством, угрожающее безопасности движения. Следует отметить, что в отличие от большинства объектов статистических данных, официальный учет количества транспортных происшествий и их последствий (жертв), относится к числу наиболее точных и полных, что практически исключает латентную составляющую.

Самыми распространенными видами нарушений являются: управление транспортом без прав или несоответствие права на вождение его категории (42,0%), превышение скоростного режима (20,9%), нарушения правил обгона и выезд на полосу встречного движения (18,9%). Из года в год растет число нарушений, совершаемых водителями, находящимися за рулем в состоянии алкогольного или наркотического опьянения (14–15%). Ежегодно по вине пьяных водителей совершается более двенадцати тысяч дорожно-транспортных происшествий, число погибших составляет более двух тысяч. В 2012 году по вине пьяных водителей произошло 12 843 дорожно-транспортных происшествий, 2103 человек погибло.

Последствием дорожно-транспортных происшествий, как правило, является значительный материальный ущерб, связанный с повреждением

(уничтожением) транспортных средств, имущества, наземных сооружений.

Наиболее тяжкие последствия — смерть людей, причинение телесных повреждений, психических травм.

Кроме того, в результате происшествий возможны и вредные воздействия на окружающую среду (аварии транспортных средств, перевозящих взрывоопасные, токсичные и радиоактивные вещества).

Причины дорожно-транспортных происшествий и условия, им способствующие, можно определить как совокупность объективных и субъективных факторов (обстоятельств), противоречащих общественной безопасности и связанных с возникновением опасной ситуации, социально-психологическими дефектами личности правонарушителя, социально-правовыми и организационно-техническими недостатками.

В отношении дорожно-транспортных происшествий, вызванных нарушением правил безопасности, определяющей является взаимосвязанная, взаимообусловленная система «человек — транспортное средство — дорога». От того, насколько совершенны эти основные компоненты (включая, безусловно, и такой элемент, как управление, регулирование движения), зависит качественный уровень обеспечения безопасности дорожного движения.

Главный компонент процесса дорожного движения — водитель транспортного средства. Судебная практика показывает, что подавляющее большинство всех дорожно-транспортных происшествий происходит по вине водителей. Основная причина происшествий на дорогах — грубейшие нарушения правил безопасности в силу безответственности, недисциплинированности, легкомысленной невнимательности.

В 2012 году более 100 тысяч происшествий (около 50%) произошло из-за нарушения правил водителями транспорта, принадлежащего физическим лицам.

Среди правонарушителей большинство — мужчины. Женщины составляют менее 2%. Связано это главным образом с преобладанием мужчин среди водителей транспортных средств. Однако дело не только в этом. Судебная, следственная и административная практика свидетельствует, что женщинам-водителям свойственно больше дисциплинированность, аккуратность,

редки случаи управление автомобилем в нетрезвом состоянии. Смертность от дорожно-транспортных происшествий по вине мужчин в 5–6 раз выше, чем по вине женщин.

Среди правонарушителей преобладают лица в возрасте 18–24 лет. В возрасте 40 лет и более численность правонарушителей снижается.

Большое значение имеют **профессиональная подготовка и водительский стаж**. Наибольшее число правонарушений приходится на лиц, имеющих стаж от одного до двух лет (свыше 32%) и соответственно недостаточные профессиональные навыки и опыт работы. Среди правонарушителей высок удельный вес лиц, ранее привлекавшихся к административной (80%) и уголовной (12%) ответственности. Характерно в этом отношении и распределение лиц, для которых дорожно-транспортное преступление оказалось повторным в зависимости от рода занятий: работники предпринимательской сферы — 21,8%, рабочие — 3,7, сельскохозяйственные работники — 5,3, служащие — 5,8, пенсионеры — 3,7, неработающие — 2,7, иные — 15%.

Уровень образования у правонарушителей мужчин и женщин примерно одинаков. Большинство правонарушителей имеет неполное среднее образование, меньше всего их среди лиц с высшим образованием.

Один из важных показателей социально психологической позиции нарушителей правил дорожного движения — **мотивы и цели их поведения**, приведшего к аварии. Большинство из них приходится на лихачество (73%), стремление проявить неоправданную удалость, смелость, силу (65%). Значительному числу правонарушителей свойственно пренебрежительное отношение к правилам безопасности и другим правовым нормам (42%). Нельзя не отметить легкомысленное стремление любыми способами как можно быстрее выполнить работу, задание и т. п. (35–40%).

Опрос значительной группы осужденных за дорожно-транспортное преступление выявил следующие их нравственно-психологические свойства: беспечность, легкомыслие, излишняя самоуверенность, неумение правильно оценить ситуацию, явная неосторожность. Выявление негативных свойств личности позволяет определить лежащие в их основе социальные потребности, ценностные ориентации для организации профилактической деятельности.

Дорожно-транспортным происшествиям способствуют и различные объективные **организационно-технические, организационно-правовые и организационно-управленческие недостатки**.

В число первых входит крайне неудовлетворительное состояние дорог, что характерно для всей страны. С плохим состоянием дорог из года в год связано около 12–15% дорожно-транспортных происшествий. Для многих транспортных средств характерны серьезные конструктивные недостатки, далеко не все они оснащены универсальными средствами безопасности.

Слабое знание участниками движения правил безопасности, неудовлетворительная организация их изучения и контроля образуют круг условий организационно-правового характера. К ним следует отнести недостатки нормативных документов, регламентирующих безопасность дорожно-транспортного движения.

К недостаткам организационно-управленческого характера относятся недостатки технического обслуживания и ремонта транспортных средств, а также высокая стоимость этих услуг и запчастей. Подобное положение вынуждает многих водителей эксплуатировать транспортные средства с серьезными дефектами. Несовершенна система профессионального отбора и обучения водителей.

К условиям, способствующим нарушениям правил безопасности, следует отнести и недостатки в осуществлении надзора за движением. Далеко не все факты безопасности выявляются. Нельзя не отметить низкий уровень технического оснащения органов государственной автомобильной инспекции, недостаточную нормативную отрегулированность всего комплекса вопросов, касающихся обеспечения безопасности дорожного движения, пробелы в системе профессионального отбора сотрудников и т. п.

Наибольший удельный вес среди жертв дорожно-транспортных происшествий составляют сами водители — 34% и пешеходы — 38%. В последние годы происходит беспрецедентное неконтролируемое увеличение отечественного автопарка. Наряду с новыми, в пользования находится большое количество изношенных автомобилей, контроль за техническим состоянием которых не обеспечивается в должной мере.

Рассмотрим **общие и специальные меры предупреждения**. Многообразие причин дорожно-

транспортных происшествий и условий, им способствующих, определяет множественность мер их предупреждения.

Они могут иметь общий или специальный характер. По содержанию предупредительные меры связаны с решением ряда проблем: социально-экономических, социально-правовых, организационно-технических, медицинских, технологических и др.

Большое предупредительное значение имеет деятельность служб автомобильной инспекции дорожного строительства по обеспечению дорог информационно-указательными знаками, соответствующими ограждениями и другими средствами, способствующими безопасному движению транспорта.

Важнейшее направление профилактики — высококачественная подготовка водителей, своевременное повышение их квалификации. Этот важнейший фактор безопасности особенно актуален. В условиях, когда можно без малейшего труда «купить» права, оформить любые документы, заказать любые удостоверение и печать значительное число водителей управляют транспортными средствами часто не имея не только прав, но и элементарной подготовки к эксплуатации источника повышенной опасности. Не может быть положительных результатов в борьбе с дорожно-транспортными происшествиями без совершенствования конструкции транспортных средств, внедрение средства «пассивной безопасности» (ремни безопасности, травмобезопасные стойки дорожных знаков, повышение эффективности послеаварийных действий и т. п.).

Специальные меры профилактики предусматривают прежде всего эффективный контроль за соблюдением правил безопасности. Особую роль здесь играет ГИБДД. На нее возложены следующие задачи: регулирование движения транспорта и пешеходов; выявление и пресечение нарушений правил дорожного движения; участие в выявлении и задержании уголовно-преступных элементов и угонщиков транспортных средств; оказание помощи в розыске угнанных автомобилей; контроль за содержанием дорожной сети; надзор за техническим состоянием транспорта; регистрация и учет автомототранспортных средств; учет и анализ дорожно-транспортных происшествий; выявление причин и условий, способствующих дорожно-транспортным происшествиям, и разработка про-

филактических мер; применение к нарушителям установленных законом мер воздействия; организация и проведение воспитательной и агитационно-пропагандистской работы среди населения и др.

Серьезную помощь могут оказывать специализированные добровольные дружины, внештатные сотрудники и т. д. Эта важная профилактическая составляющая в постперестроечный период российской действительности практически прекратила существование.

Немалый вклад в предупреждение дорожно-транспортных происшествий вносит своевременное и квалифицированное расследование преступлений и происшествий. Помимо общей профилактической направленности, деятельность следственных органов имеет и конкретную направленность, связанную с реальной возможностью выявлять причины и условия, способствующие дорожно-транспортным происшествиям, и вносить представления по конкретным уголовным делам.

Следует, правда, отметить, что если в прошлом эта деятельность строго регламентировалась уголовно-процессуальным законом (ст. 21, 68 УПК СССР), то в настоящее время в ст. 73 УПК имеется конкретно никого не обязывающее положение, в котором содержится безликое и весьма скромное упоминание о том, что «подлежат выявлению также обстоятельства, способствующие совершению преступлений», что вряд ли можно рассматривать как строгое и обязательное профилактическое предписание конкретным правоохранительным и судебным органам.

Вероятно, необходим также закон о дорожном движении, в котором четко должны быть определены конкретные ведомства, организации, ответственные за порядок на дорогах.

2. Предупреждение катастроф, крушений и аварий на железнодорожном и воздушном транспорте.

Развитие современного транспорта связаны не только с ростом объема перевозок, и с постоянным увеличением интенсивности движения, повышением скоростей локомотивов, воздушных, морских и речных судов.

В этих условиях большое значение приобретает усиление борьбы с преступными нарушениями правил безопасности движения, эксплуатации железнодорожного, воздушного и водного транспорта, а также недоброкачественным ремонтом транспортной техники.

Таблица 2

Общее количество зарегистрированных преступлений по ст. 263 УК РФ

Год	Преступления по ст. 263 УК	Проведено предварительное расследование	Направлено в суд уголовных дел	Лица, совершившие преступления
2008	39	30	15	32
2009	46	36	17	26
2010	44	40	30	43
2011	76	34	21	40
2012	60	46	36	55

Технический прогресс резко сократил число транспортных происшествий, вызываемых конструктивными недостатками, и в то же время возросло число крушений, катастроф и аварий, причиной которых является человек. По данным мировой статистики, из каждых трех происшествий на транспорте два обусловлены человеческим фактором. На протяжении длительного времени эта пропорция сохраняется. Анализ уголовных дел показывает, что доля транспортных происшествий, причина которых — нарушения правил безопасности — постоянно колеблется в пределах 60–80% их общего числа.

Очевидное своеобразие преступных нарушений правил безопасности движения и эксплуатации транспорта предопределяет необходимость исследования присущей им системы причин и условий, отражающей специфику социально-экономических, социально-правовых, организационно-технических, психологических и иных факторов. Другими словами, аналитическому обобщению подлежит механизм указанных правонарушений.

Рассмотрим наиболее типичные криминальные ситуации, включающие характерные картины преступных правонарушений определенных видов, содержащих объективные и субъективные факторы, определяющие аварийные события в целом.

На железнодорожном транспорте:

1) локомотивная бригада, грубо нарушая правила подготовки к рейсу (недостаточный отдых, употребление накануне спиртных напитков и т. д.), отвлекается от управления локомотивом (нередко засыпает), приезжает запрещающий сигнал светофора;

2) дежурный по станции или диспетчер неудовлетворительно руководит движением поездов, маневровой работой (отвлекается, плохо ориентируются в оперативной обстановке, покидает рабочее место и т. д.), отправляет поезд на занятый путь;

3) работники службы пути, средств сигнализации и связи, локомотивного и вагонного хозяйства проводят недоброкачественный ремонт, либо, обнаружив при осмотре дефекты, не принимают необходимых мер к их устранению.

Наиболее распространенные причины крушения на железных дорогах являются: естественный и физический износ технических средств, нарушение правил эксплуатации подвижного состава, постоянное усложнение технологий, а также значительное увеличение численности мощности и скорости транспортных средств. Так, неисправность пути является причиной крушения в 41% происшествий, неисправности вагонов и техники — в 27%, ошибки локомотивных бригад — в 25%. Чаще всего происходят сходы состава с рельс — 25%, наезды поездов на автомобили, дрезины, велосипедистов на неохраняемых переездах.

3 марта 1992 года на Октябрьской железной дороге скорый пассажирский поезд № 4 Рига—Москва столкнулся с грузовым поездом встречного направления. 41 человек погиб, 16 получили тяжкие увечья. Крушение произошло из-за проезда на запрещающий сигнал светофора локомотивной бригады пассажирского поезда, в связи с небрежным исполнением своих обязанностей¹.

На воздушном транспорте:

1) при эксплуатации самолетов большой пассажировместимости:

а) экипаж не выполняет (чаще всего в целях экономии времени, горючего и т. д.) какие-либо обязательные действия, предусмотренные пра-

¹ В последние годы получило распространение в среде несовершеннолетних и молодежи опаснейшее увлечение экстремальной ездой на крышах вагонов скоростных железнодорожных составов и в метро.

В связи с отсутствием надлежащего противодействия этому смертельно опасному увлечению молодых экстремалов, получившему названия «зацепинг» или «руфрайдинг», количество погибших и раненых увеличивается из года в год. Так, в 2012 г. результате подобных и иных грубых нарушений правил безопасности поведения на железнодорожных путях и в поездах погибло более 2,5 тысяч человек.

вилами безопасности (например, заход на второй круг при неблагоприятных условиях посадки, точное и полное исполнения всех операций в полете, особенно при взлете и посадке);

б) экипаж намеренно допускает перегруз воздушного судна, особенно в сфере нерегулярных (чартерных) перевозок, как грузовых, так и пассажирских;

в) диспетчер отвлекается, не успевает выполнить обязательно операции (например, развести самолеты по разным эшелонам, дать вовремя точные координаты местонахождения воздушных судов);

2) при использовании легких самолетов и вертолетов:

а) игнорируя правила безопасности, экипаж совершает самовольный вылет (без подготовки, учета прогноза погоды);

б) при неблагоприятном прогнозе экипаж, не считаясь с опасными метеоусловиями, совершает вылет;

в) при выполнении полета (по заданию или самовольно) экипаж, пренебрегали правилами безопасности, допускает лихачество (полет ниже предельной высоты в опасных зонах, выполнение недозволённых виражей, нередко в нетрезвом состоянии).

Так, при расследовании причин катастрофы самолета Т-134А под Петрозаводском 20 июня 2011 года были установлены грубейшее нарушение правил безопасности, связанные с непринятием экипажем необходимого решения об уходе на второй круг в сложных метеоусловиях и снижении самолета ниже установленной минимальной безопасной высоты. В результате погибло 47 человек. Как установило расследование, пилоты находились в состоянии легкого алкогольного опьянения.

Большой общественный резонанс вызывают также катастрофы при эксплуатации легких самолетов и вертолетов.

Так, 28 апреля 2002 г. по причине грубых нарушений правил безопасности потерпел катастрофу вертолет МИ-8, на борту которого находился и погиб губернатор Красноярского края Александр Лебедь. Оставшиеся в живых командир экипажа и пилот были осуждены по ст. 263 УК РФ.

20 августа 2009 г. в 150 км от Петропавловск-Камчатского разбился вертолет МИ-8. Погибли 20 человек, в том числе губернатор Сахалинской

области Игорь Фархутдинов. Причины этого трагического происшествия также были связаны с нарушениями правил безопасности полетов.

Анализ причин преступных нарушений правил безопасности движения на транспорте невозможен без исследования социально-психологического механизма индивидуального поведения. Причем в каждом конкретном случае результат взаимодействия «ситуация — личность» зависит от содержания факторов, лежащих в основе элементов указанного взаимодействия.

В одних случаях определенную и провоцирующую роль в противоправном действии (бездействии) индивида играют его ценностные ориентации и другие психологические особенности. В других лидирующим фактором могут быть внешние обстоятельства. Таким образом, в ходе транспортного происшествия взаимодействуют **факторы объективные (окружающая среда, техника, производственное задание, правила безопасности) и субъективные (оператор, его состояние)**. При этом степень общественной опасности самого действия (бездействия) и личности правонарушителя в значительной степени определяется соотношением ситуационных и личностных факторов в каждом конкретном транспортном происшествии.

Разработка эффективных профилактических мер требует углубленного изучения и анализа личностных свойств правонарушителей, в частности, данных о мотивах поступка, приведших к нарушению правил безопасности. Результаты криминологических исследований показывают, что в основе мотивации этого рода могут быть самые разные интересы и потребности, в том числе антисоциальные. Наиболее типичными мотивами действий при нарушениях правил безопасности движения и эксплуатации транспорта могут быть:

1) эгоизм, установка на достижение личных целей, обеспечение собственного благополучия (самовольная эксплуатация транспортных средств; отклонения от заданных маршрутов по собственному желанию);

2) стремление скрыть другие нарушения, допущенные по небрежности. При этом нередко сознательно игнорируется возможность наступления тяжких последствий, субъект легкомысленно рассчитывает на их предотвращение. Здесь к наступившим последствиям имеет отношение преступная самонадеянность;

3) ложно понятое производственные интересы, так, нередко экипаж нарушает правила, стремясь выполнить рейс в любых сложных условиях, даже когда правила безопасности категорически это запрещают (например, неблагоприятные погодные условия, сильный шторм, бальная облачность);

4) проявление правового нигилизма, когда субъект игнорируют нормативные требования только потому, что считает их формальными либо излишними в конкретной ситуации, при этом он полагает, что нарушения правил не повлекут тяжких последствий;

5) неправильное понимание коллективизма или безволие, например, член экипажа, локомотивной бригады нарушает правила вместе с руководителем (командиром), подчиняясь его власти и авторитету;

б) корыстно-собственнические мотивы поведения (особенно характерные для последнего времени), когда транспортные средства используются в целях наживы.

Наряду с исследованием личности правонарушителей серьезного внимания заслуживает проблема криминогенного воздействия социально-экономических и организационно-технических факторов на обеспечение безопасности транспортного движения. Политическая и экономическая система при нестабильном ее развитии может порождать криминогенные обстоятельства, способствующие совершению неосторожных преступлений, особенно в сфере взаимодействия человека с техникой (источником повышенной опасности).

В гражданской авиации, например, следует обратить внимание на такую негативную особенность «переходного периода», как неоправданный и безудержный рост количества эксплуатантов (авиакомпаний), особенно заметный в период 1992–1997 гг., когда их насчитывалось более 350. В настоящее время их более 150. Вышеупомянутая бурная деятельность авиационно-транспортной отрасли совпала с практически полной дезорганизацией системы государственного надзора и регулирования работы воздушного транспорта. Это негативным образом отразилось на обеспечении безопасности полетов. Так, если в период 1982–1991 гг. имели место две-три катастрофы на 1 миллион часов полета, то ныне — пять-шесть. При этом доля чартерных пассажирских рейсов растет и превысила 15% от общего объема пас-

сажирооборота. Сопоставление относительных показателей аварийности в сфере нерегулярных и регулярных перевозок показывает, что безопасность полетов при чартерных перевозках существенно ниже (примерно в 10 раз), чем при регулярных. Если при регулярных пассажирских перевозках люди гибнут в одном из шести авиaproисшествий, то в сфере чартерных перевозок катастрофические последствия наступают фактически в каждом втором. Чартерные рейсы осуществляют в основном небольшие авиакомпании, эксплуатирующие, наряду с традиционными пассажирскими лайнерами, наспех переоборудованные грузовые самолеты. Указанные компании не имеют необходимого опыта и соответствующей материально-технической базы, что при недостаточно жесткой системе контроля, как на государственном уровне, так и на уровне авиакомпаний, не может не сказываться негативным образом на обеспечении безопасности полетов.

Безопасность движения на железнодорожном, воздушном и водном транспорте — один из индикаторов, по которому общество оценивает качественное состояние социально-экономической сферы.

Несмотря на существенно меньшие тяжкие последствия от аварийности на железных дорогах, в воздухе, на воде, по сравнению с последствиями дорожно-транспортных происшествий (в частности, по числу погибших), авиакатастрофы, кораблекрушения, железнодорожные аварии имеют неизмеримо больший общественный резонанс и воспринимаются в большей степени как яркий и исключительно тревожный пример социального и экономического неблагополучия. Обеспечение безопасности движения на железнодорожном, воздушном и водном транспорте довольно устойчиво формирует негативную общественную оценку положения дел в хозяйстве страны.

Большое значение приобретает своевременное и адекватное совершенствование форм, методов и средств контроля за безопасностью на транспорте и условиями его функционирования.

Предупреждение транспортных происшествий — сложный, но управляемый социальный процесс, требующий реализации комплекса экономических, технических, правовых, культурно-воспитательных, психологических и иных мер, являющихся частью общей системы социальной профилактики правонарушений. Эта система

включает меры общего, специально-криминологического и индивидуального характера.

Важнейшие условия эффективной профилактики транспортных происшествий — взаимодействие ведомственных, межведомственных и правоохранительных органов.

Рассмотрим основные направления профилактики транспортных происшествий.

1. Разработка и реализация долгосрочных программ по предупреждению происшествий, предусматривающих меры социально-экономического, социально-правового, организационно-технического характера. Включение в эти документы социальных мер по воспрепятствованию неконтролируемых и неоправданных образований и роста частных транспортных предприятий (компаний), не способных обеспечить надлежащую безопасность в сфере пассажирских и грузовых перевозок. В частности, реализация международной концепции, разработанной Международной организацией гражданской авиации ИКАО по государственному управлению безопасности полетов. Другими словами, **не разбираться с последствиями крушений, катастроф и аварий, а максимально предупреждать их, осуществлять на постоянной основе все возможные и необходимые превентивные меры.** Эта деятельность должна последовательно и постоянно вестись в отношении всех видов наземного и воздушного транспорта.

2. Совершенствование законодательных и нормативных актов, регламентирующих уголовную, административную и дисциплинарную ответственность за нарушения безопасности движения и эксплуатации транспорта, а так же документов, регулирующих служебное расследование транспортных происшествий. Необходимо отметить, что в ст. 236 УК РФ, в отличие от ст. 85 УК РСФСР, не предусмотрена соответствующей частью ответственность за деяния, которые не повлекли, но заведомо создавали угрозу наступления вредных последствий. В подобных случаях теперь предусмотрена ответственность в дисциплинарном или административном порядке.

Указанные изменения оказались неоправданными и не отвечающими требованиям времени. В условиях разбалансирования государственной транспортной системы, значительного снижения

уровня безопасности, движения и эксплуатации транспортных средств, превращения отраслей транспорта в конгломерат полугосударственных и нередко сомнительных фирм и компаний, отсутствия надлежащего государственного и общественного контроля за их деятельностью, сохранение упомянутых положений в действующем законе, несомненно, могло бы иметь более эффективное профилактическое воздействие на неблагоприятные аварийные ситуации. В прошлом так оно и было. По ч. 2 ст. 85 УК РСФСР практически никого не осуждали, однако само ее существование и обязательно проводимые по фактам инцидентов служебные и процессуальные расследования имело огромное превентивное значение.

3. Постоянное совершенствование практики расследования и судебного уголовного дел о транспортных происшествиях.

4. Совершенствование прокурорского надзора за исполнение законов, регламентирующих безопасность движения и эксплуатации транспорта, а также за расследованием происшествий (как уголовно-процессуальным, так и служебным).

5. Повышение уровня профессиональной подготовки как работников транспорта, так и следователей, прокуроров, специалистов межведомственных органов, связанных с расследованием транспортных происшествий и обеспечением безопасности движения и эксплуатации транспорта.

6. И, что абсолютно очевидно и многократно подтверждено печальной, нередко трагической практикой катастроф, крушений, аварий в перестроенной России, незыблемая роль государства и его органическая ответственность в обеспечении безопасности транспорта — одного из самых устойчивых источников повышенной опасности — не при каких политических, экономических и хозяйственных реформах не может и не должна быть второстепенной и размытой.

В этом отношении весьма показателен пример кровавого террористического акта в Московском аэропорту «Домодедово» 24 января 2011 года, где погибло 37 человек и ранено более 180. На простой вопрос государственной власти о том, кто является владельцем аэропорта, где были выявлены самые серьезные недостатки и просчеты в организации охраны, долгое время четкого и конкретного ответа получить не удавалось.