

УДК: 343.98

DOI: 10.24411/2312-3184-2019-10020

Митрофанова Алёна Андреевна
преподаватель кафедры уголовно-
процессуального права
и криминалистики Восточно-
Сибирского филиала ФГБОУ ВО
«Российский государственный
университет правосудия»
кандидат юридических наук
E-mail: alena_mitrofanova@bk.ru

Mitrofanova Alyona Andreevna
educator of department of law of
criminal procedure
and criminalistics of the East Siberian
VO branch FGBOU
«The Russian state university of jus-
tice», candidate of Law Sciences
E-mail: alena_mitrofanova@bk.ru

ПРИЧИННАЯ СВЯЗЬ В СИСТЕМЕ ОБСТОЯТЕЛЬСТВ, ПОДЛЕЖАЩИХ УСТАНОВЛЕНИЮ ПО ДЕЛАМ О НАРУШЕНИИ ПРАВИЛ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

Введение: несмотря на то, что наиболее безопасным видом транспорта считается воздушный, в последние годы на территории Российской Федерации отмечается значительное количество авиационных происшествий, которые зачастую сопровождаются человеческими жертвами, существенным материальным ущербом и вызывают широкий общественный резонанс. Изучение причин происшествий на воздушном транспорте позволяет сделать вывод, что в большинстве своем они обусловлены ошибками (или нарушениями) людей, которые являются последним звеном в цепочке факторов, приводящих к происшествиям. Уголовная ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта предусмотрена ст. 263 УК РФ. Одним из обязательных обстоятельств, подлежащих установлению и доказыванию по уголовным делам о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, является причинно-следственная связь между допущенным нарушением и наступившими общественно опасными последствиями.

Материалы и методы: материалами исследования явились нормы российского законодательства, научные публикации ученых-криминалистов и специалистов в области уголовного права, материалы следственной практики по обозначенной теме, результаты проведенного анкетирования и экспертного интервьюирования. Методологическую основу исследования составили положения диалектики о взаимосвязи и взаимообусловленности явлений, общенаучные методы, такие как наблюдение, сравнение, аналогия. В числе частнонаучных использовались формально-логический, системно-структурный и социологический

методы (анкетирование и экспертное интервьюирование – метод экспертных оценок).

Результаты исследования: в статье рассматриваются трудности, связанные с установлением причинной связи при расследовании преступных нарушений правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта. Отмечается, что развитие цепи причинности осложняется, прежде всего, множественностью факторов, предшествующих и сопутствующих происшествию на воздушном транспорте, к которым можно отнести неблагоприятные погодные условия, скрытые дефекты авиационной техники, неблагоприятное психофизиологическое состояние членов экипажа, нарушения правил безопасности со стороны третьих лиц. Анализируется так называемый «факторный подход» к определению причинности в авиационных происшествиях и влияние, которое он оказывает на расследование преступлений указанной категории.

Выводы и заключения: изучив и проанализировав различные подходы ученых к сущности причинных связей в авиационных происшествиях и практику расследования нарушений правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, автор приходит к следующим выводам:

1) в целях эффективного расследования преступлений данного вида целесообразно выделять непосредственную, основную причины авиационного происшествия и способствовавшие ему обстоятельства. Многофакторный подход к причинности, рассматривающий авиационное происшествие как результат сочетания равнозначных факторов, каждый из которых сам по себе не привел бы к произошедшему, безусловно, является приемлемым в целях предупреждения таких происшествий в будущем. Однако в рамках предварительного расследования необходимо выявлять основную причину происшествия, которая в большинстве случаев заключается в нарушении правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта;

2) способствовавшие авиационному происшествию обстоятельства, такие как неблагоприятные природные факторы, скрытые дефекты авиационной техники или неправомерные действия третьих лиц не исключают вину субъекта, если им была нарушена та или иная норма правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, предусматривающая недопущение или предотвращение негативного воздействия этих явлений;

3) причинную связь в преступлениях рассматриваемого вида следует считать установленной в тех случаях, когда нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта предшествовало наступлению указанных в ст. 263 УК РФ общественно опасных последствий и непосредственно повлекло их наступление или превратило такую возможность в действительность.

Ключевые слова: причинность, причинно-следственная связь, авиационное происшествие, авиакатастрофа, нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта.

CAUSATION IN THE SYSTEM OF CIRCUMSTANCES TO BE ESTABLISHED IN CASES OF VIOLATIONS OF SAFETY RULES FOR THE TRAFFIC AND OPERATION OF AIR TRANSPORT

Introduction: Despite the fact that air transport is considered the safest type of transport, in recent years a significant number of accidents have been observed on the territory of the Russian Federation, which are often accompanied by loss of life, substantial material damage and cause a wide public response. The study of the causes of accidents in air transport leads to the conclusion that most of them are due to human errors (or violations), which are the last link in the chain of factors leading to accidents. Criminal liability for violation of traffic safety rules and operation of air transport is provided for by art. 263 of the Criminal Code. One of the mandatory circumstances to be established and proved in criminal cases of violation of traffic safety rules and the operation of air transport is a causal link between the violation and socially dangerous consequences.

Materials and methods: The materials of the study were the norms of Russian legislation, scientific publications of criminal scientists and experts in the field of criminal law, materials of investigative practice on the designated topic, the results of the survey and expert interviewing. The methodological basis of the study was the dialectic of the relationship and interdependence of phenomena, general scientific methods such as observation, comparison, analogy. Formal scientific, system-structural, and sociological methods (questioning and expert interviewing) were used as private scientific methods.

Results of the study: The article discusses the difficulties associated with establishing a causal relationship in the investigation of criminal violations of traffic safety rules and the operation of air transport. It is noted that in such cases the development of a chain of causality is complicated primarily by the multiplicity of factors preceding and accompanying the accident in air transport, which include unfavorable weather conditions, latent defects of aircraft, unfavorable psycho-physiological condition of crew members, violations of safety rules by third parties. individuals. The so-called “factor approach” to the definition of causality in accidents and the impact it has on the investigation of violations of traffic safety rules and operation of air transport is analyzed.

Conclusions and conclusions: Having studied and analyzed the various approaches of scientists to the essence of causal relationships in aviation accidents and the practice of investigating violations of the rules of traffic safety and operation of air transport, the author comes to the following conclusions:

1) in order to effectively investigate crimes of this type, it is advisable to identify the immediate, main causes of the accident and the circumstances that contributed to it. The multi-factor approach to causality, which treats an accident as a result of a combination of equivalent factors, each of which would not in itself lead to what happened, is certainly acceptable in order to prevent such occurrences in the future. However, within the framework of the preliminary investigation, it is necessary to identify

the main cause of the incident, which in most cases consists in violation of the rules of traffic safety and operation of air transport;

2) circumstances that contributed to the accident, such as unfavorable natural factors, hidden defects of aviation equipment, or illegal actions of third parties do not exclude the guilt of the subject if they violated one or another standard of traffic safety rules and operation of air transport, which provided for the avoidance or prevention of negative impact these phenomena;

3) a causal relationship in the crimes of the type in question should be considered established in cases where a violation of traffic safety rules and the operation of air transport preceded the occurrence referred to in Art. 263 of the Criminal Code of the Russian Federation of socially dangerous consequences and directly led to their offensive or turned this possibility into reality.

Key word: causation, cause and effect relationship, aviation accident, air crash, violation of safety rules for the traffic and operation of air transport.

Несмотря на то что наиболее безопасным видом транспорта считается воздушный, на территории Российской Федерации ежегодно отмечается значительное количество авиационных происшествий, которые зачастую сопровождаются человеческими жертвами, существенным материальным ущербом и вызывают широкий общественный резонанс. Согласно «Рейтингу самых опасных видов пассажирского транспорта», составленному Национальным союзом страховщиков ответственности перевозчиков и опубликованному в августе 2018 г. в федеральном выпуске «Российской газеты», воздушный транспорт находится на втором месте по относительному показателю числа потерпевших (наиболее аварийным признан внутренний водный транспорт). Речь преимущественно идет о вертолетах. Так, в сегменте вертолетных перевозок на 10 млн перевезенных пассажиров приходится 30 пострадавших. Однако по числу погибших воздушный транспорт расположился на первом месте – 23 человека на 10 млн пассажиров, водный транспорт – на втором, и только за ними идут автомобильные пассажирские перевозки [1].

По данным Межгосударственного авиационного комитета (далее – МАК)¹ за последние 10 лет (с 2008 по 2017 г.) в России произошло 350 авиационных происшествий, из них 184 катастрофы, в которых погибли 810 человек. При том что динамика авиационных происшествий носит волнообразный характер, их количество за указанное время выросло более чем в 1,5 раза (с 25 происшествий, 14 катастроф в 2008 г. до 39 происшествий, 20 катастроф в 2017 г.) [2].

Изучение причин происшествий на воздушном транспорте позволяет сделать вывод, что в большинстве своем они обусловлены ошибками (или нарушениями) людей, которые являются последним звеном в цепочке факторов, приводящих к происшествиям. По предварительной оценке МАК, в 2017 г. доля авиа-

¹ В статистике не учтены события, связанные с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.

ционных происшествий, связанных с человеческим фактором, составила более 80 % (в 2016 г. — около 94 %) [2].

Следует отметить вклад в разработку вопросов расследования авиационных происшествий, и в частности установления причинной связи между нарушениями правил безопасности на воздушном транспорте и наступившими общественно опасными последствиями, таких отечественных ученых, как В.Д. Корма, В.Д. Кофман, Э.М. Курмансеитова, А.А. Красоткин, И.К. Мулкиджанов, В.Е. Эминов, М.М. Яковлев. Отдельные аспекты данной проблематики были затронуты в работах специалистов в области уголовного права, а именно А.И. Коробеева, И.М. Тяжковой, А.И. Чучаева и других ученых. В зарубежной литературе значительный интерес представляет работа С. Шаппелла и Д. Вигманна, посвященная анализу и классификации человеческих ошибок, приводящих к авиационным происшествиям, их взаимосвязи и взаимозависимости [3].

Материалами исследования явились нормы российского законодательства, научные публикации ученых-криминалистов и специалистов в области уголовного права, материалы следственной практики по обозначенной теме, результаты проведенного анкетирования и экспертного интервьюирования. Методологическую основу исследования составили положения диалектики о взаимосвязи и взаимообусловленности явлений, общенаучные методы, такие как наблюдение, сравнение, аналогия. В числе частнонаучных использовались формально-логический, системно-структурный и социологические методы (анкетирование и экспертное интервьюирование).

Расследование нарушений правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта осуществляется по методу обратного причинного следования, т.е. от сведений о последствиях к сведениям о причинах последствий, от фактов-следствий к фактам-причинам. И здесь, как правило, имеется в виду два вида причин:

- 1) непосредственно повлекшая причинение материального ущерба, физического вреда здоровью и смерть людей (так называемая непосредственная причина происшествия);
- 2) обусловившая само происшествие, т.е. то, что привело к нему, в результате чего оно стало возможным (основная причина).

Важнейшую роль в расследовании преступлений рассматриваемого вида играет установление непосредственной (ближайшей) причины авиационного происшествия, которая, как правило, имеет технический характер (к примеру, столкновение воздушного судна с препятствием, отказ двигателя, выход из строя какой-либо системы воздушного судна, его обледенение). Однако определение непосредственной технической причины в большинстве случаев является только промежуточным этапом на пути к выяснению основной причины происшествия, обусловленной нарушениями правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта [4, с. 741].

В соответствии со ст. 263 УК РФ объективная сторона рассматриваемого нами вида преступлений предполагает:

- 1) нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, а именно:

– нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта лицом, в силу выполняемой работы или занимаемой должности обязанным соблюдать эти правила¹, либо

– отказ лица от исполнения трудовых обязанностей в случае, если такой отказ запрещен законом²;

2) наступление определенных в законе общественно опасных последствий: причинение крупного ущерба, тяжкого вреда здоровью человека (ч. 1 ст. 263 УК РФ), смерть человека (ч. 2), смерть двух или более лиц (ч. 3);

3) причинную связь между допущенным нарушением и наступившими в результате этого общественно опасными последствиями.

Таким образом, одним из обязательных обстоятельств, подлежащих установлению и доказыванию по делам о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, является причинная связь между нарушением правил и наступившими общественно опасными последствиями. Характерно, что наибольшее количество опрошенных нами³ в рамках анкетирования (48 %) и экспертного интервьюирования лиц, которые ранее принимали участие в расследовании рассматриваемого вида преступлений, указали на трудности, связанные с установлением именно данного обстоятельства. При этом стоит отметить, что неправильное установление причинной связи может привести к серьезным ошибкам при расследовании преступных нарушений правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта⁴.

Причинная связь между деянием и последствиями в уголовно-правовой доктрине определяется как «объективная последовательная и закономерная связь между деянием и последствием, при которой в качестве причины выступает необходимое условие, достаточное для наступления последствия» [5, с. 82]. С давних времен причинная связь между деянием и его последствием рассматривалась как обязательное условие вменения. При этом как в уголовном праве, так и в криминалистике исследование вопроса причинной связи всегда начинается с осмысления философских начал причинности. Кратко отметим, что причина и следствие – парные философские категории. Причина определяется как такое явление, которое при наличии определенных условий неизбежно порождает другое (следствие). Следствие – результат действия причины и в то же время при-

¹ Диспозиция рассматриваемой нормы бланкетная, поэтому для уяснения содержания указанных специальных правил необходимо обращаться к ведомственным нормативным правовым актам, регулирующим безопасное функционирование данного вида транспорта (Воздушный кодекс РФ, Федеральные авиационные правила и пр.).

² См.: статья 413 Трудового кодекса РФ, ст. 52 Воздушного кодекса РФ.

³ В рамках проведенного нами анкетирования было опрошено 139 сотрудников следственных управлений на транспорте Следственного комитета РФ. При использовании метода экспертных оценок проведено интервьюирование 7 лиц, неоднократно участвовавших в качестве следователей в расследовании уголовных дел о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта.

⁴ Примеры такой ошибочной квалификации можно встретить в специальной литературе. См., напр.: Коробеев А. И. Транспортные преступления. – СПб.: Юридический центр Пресс, 2003. – С. 98–99.

чина последующего. Поэтому диалектический материализм формулирует законы всеобщей связи явлений – детерминизма [5].

Установление причинной связи в преступных нарушениях правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта осложнено рядом особенностей. И прежде всего, как отмечают ученые-правоведы, обращает на себя внимание множественность факторов, предшествующих и сопутствующих авиационному происшествию, которые воздействуют на поведение субъектов преступлений и существенно осложняют развитие цепи причинности [6, с. 672; 7, с. 99; 8, с. 112–113].

Справедливо писал В.Е. Эминов, авиационное происшествие – сложное явление, как правило, результат многих обстоятельств, образующих цепь причин и следствий. В связи с этим очень важно отчетливо представлять, из каких звеньев складывается причинная цепочка, ведущая к конкретному происшествию [9, с. 81]. Установление истинных причин катастроф и аварий на воздушном транспорте и выявление всех обстоятельств, способствовавших нарушению правил безопасности движения и эксплуатации, проведение необходимых мероприятий по их предупреждению – неотъемлемая часть обеспечения безопасности полетов.

Чтобы раскрыть сущность причин авиационного происшествия, необходимо установить те неблагоприятные факторы (условия), при которых эти причины формировались. В.Е. Эминов разработал достаточно подробную классификацию обстоятельств, сопутствующих и способствующих авиационным происшествиям. Такие обстоятельства названный ученый разделил на две основные группы:

1) обстоятельства, связанные с недостатками в эксплуатации авиационной техники: а) недостатки обеспечения полетов при их подготовке (недостатки в подготовке экипажа, недостатки авиационно-технического обеспечения воздушного судна и его систем к полету); б) недостатки обеспечения полетов при их выполнении (недостатки в деятельности экипажа при непосредственном выполнении полета, состоящие из ошибок в технике пилотирования, нарушений правил технической эксплуатации воздушного судна, нарушений дисциплины со стороны членов экипажа; недостатки авиационно-технического обеспечения полета); в) неблагоприятные факторы, связанные с внешними условиями полета: столкновения воздушного судна с птицами, животными или посторонними предметами, попадание воздушного судна в неблагоприятные метеорологические явления, возникновение экстремальных факторов (условий), отрицательно воздействующих на нормальную функциональную деятельность организмов членов экипажа;

2) обстоятельства, связанные с недостатками в производстве ремонта авиационной техники: а) недостатки в производстве ремонта авиационной техники на авиационно-технических базах; б) недостатки в производстве капитального ремонта авиационной техники [9, с. 81–90; 10, с. 18–24].

Более широкий подход к классификации факторов, приводящих к авиационным происшествиям, был предпринят американскими учеными С. Шапеллом и Д. Вигманном в рамках теории причинности, разработанной Дж. Ризоном в

1990 г. Модель Дж. Ризона, получившая название модель «швейцарского сыра» (The «Swiss cheese» model), – модель причинно-следственной связи, которая подробно анализирует происшествие с точки зрения человеческого фактора. В модели «швейцарского сыра» отверстия («дыры») в «ломтиках сыра» представляют собой слабые места на том или ином уровне системы. Эти отверстия сами по себе не приведут к происшествию, поскольку их воздействие будет нивелировано на последующем уровне. Однако как только все отверстия выстроятся в причинно-следственную цепочку, происшествие неминуемо произойдет.

На основе данной модели С. Шаппеллом и Д. Вигманном была разработана система анализа и классификации человеческих ошибок, приводящих к авиационным происшествиям, состоящая из четырех уровней (рис. 1):

1) уровень влияния организации, ошибки и нарушения на котором связаны с управлением ресурсами (в том числе человеческими), организационным климатом и организационным процессом;

2) ненадлежащий контроль, включающий в себя недостаточный контроль, нерациональное планирование (например, планирование чрезмерной рабочей нагрузки, отсутствие у экипажа достаточного времени на отдых), неспособность исправить уже известную проблему и собственно нарушения при осуществлении контроля;

3) предпосылки к небезопасным действиям, к которым относятся факторы окружающей среды (физические и технологические факторы); факторы, связанные с персоналом (в том числе управлением ресурсами экипажа); состояние человека-оператора (неблагоприятные психические, психофизиологические состояния, физические, психические ограничения);

4) небезопасные действия, которые подразделяются на ошибки (ошибки на основе навыков, ошибки в принятии решений, ошибки восприятия) и нарушения (при этом нарушения могут быть как обычными (типичными для данной системы), так и экстраординарными) [2, р. 45–71].

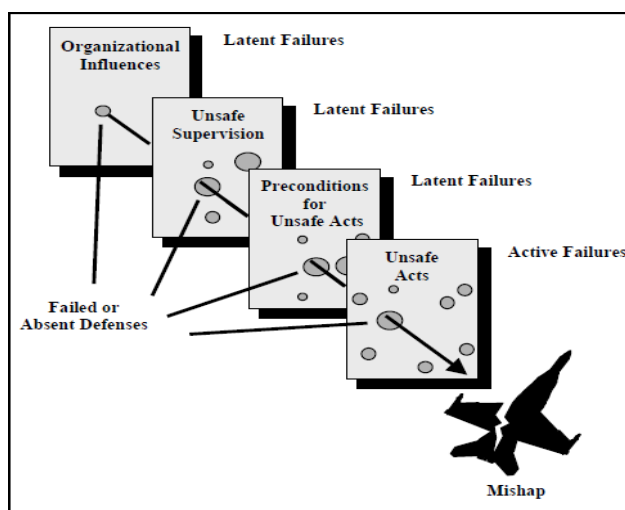


Рис. 1. Модель причинной обусловленности авиационных происшествий (модель «швейцарского сыра»)

Представленная модель может использоваться при расследовании авиационных происшествий в целях последовательного выявления нарушений, допущенных на различных уровнях системы безопасности полетов.

В аспекте рассматриваемого вопроса, на наш взгляд, следует привести точку зрения, которая в настоящее время приобретает большое значение в рамках так называемого технического расследования¹ авиационных происшествий. Как отмечают авторы пособия «Расследование авиационных происшествий», «современный подход к причинности, основанный на установлении факторов, обусловивших возникновение и развитие особой ситуации, существенно снижает значение определения причины в том смысле, в котором многие из нас привыкли ее понимать» [11, с. 36–37]. Ученые пишут, что во многих случаях невозможно выделить из нескольких причин «главную», «сопутствующую» и «непосредственную». Да и зачем это делать, если ставится задача предотвратить подобные случаи в будущем? Необходимо устранить возможность проявления всех причин (или как принято называть – факторов), поскольку все они оказали влияние на исход, и если бы не было любой из них, то не было бы и происшествия. «Именно в этом заключается принцип факторного подхода к определению причинности, который в настоящее время принят во всех развитых странах и основные положения которого можно определить так:

– авиационные происшествия, как правило, не происходят в результате проявления какого-либо одного отклонения от нормы, а являются следствием совокупности отклонений, недостатков и упущений, каждый из которых сам по себе, возможно, и не привел бы к происшествию;

– для проведения эффективного расследования необходимо выявить все факторы, оказавшие неблагоприятное влияние на исход полета, независимо от степени этого влияния. При этом все выявленные причинные факторы априори признаются равнозначными, без выделения “главных”, ”второстепенных” и т.п. <...>» [11, с. 38–39].

Данный подход в настоящее время активно применяется при техническом расследовании авиационных происшествий. Так, по результатам расследования катастрофы самолета Falcon-50EX, произошедшей 20 октября 2014 г. в аэропорту Внуково (г. Москва) из-за столкновения со снегоуборочной машиной, в которой погибли три члена экипажа и пассажир – (глава нефтегазовой компании Total Кристоф де Маржери), комиссия МАК пришла к выводу, что данная авиакатастрофа стала следствием сочетания 16 (!) факторов, ни один из которых не имеет приоритетного значения [2].

В целях разработки рекомендаций по предотвращению авиапроисшествий нет смысла выделять «главные» («основные»), «непосредственные» причины и «способствовавшие» условия, однако в целях установления виновных в произошедшем и привлечения их к уголовной ответственности выявление основной причины происшествия (которая нередко заключается в нарушении правил безо-

¹ Под техническим расследованием понимается расследование авиационного происшествия, которое проводится в соответствии с воздушным законодательством Российской Федерации и направлено на предотвращение таких происшествий в будущем.

пасности движения и эксплуатации воздушного транспорта) и определения наличия причинно-следственной связи с наступившими последствиями является, безусловно, важным и необходимым. Указанная выше трактовка многофакторного подхода к причинности может привести к тому, что люди, виновные в авиационном происшествии и гибели людей, не понесут никакой ответственности за допущенные ими нарушения, поскольку в соответствии с этим подходом происшествие – это сочетание равнозначных факторов, каждый из которых сам по себе не привел бы к происшествию.

Поэтому, на наш взгляд, представленный выше подход негативно сказывается на проведении предварительного расследования по делам рассматриваемой категории. К примеру, согласно выводам экспертов, проводивших летно-техническую экспертизу при расследовании уголовного дела по факту аварийной посадки 8 августа 2011 г. самолета Ан-24 авиакомпании «ИрАэро» возле аэропорта г. Благовещенска, непосредственной причиной авиапроисшествия явилось: 1) неудовлетворительное комплектование экипажа; 2) неудовлетворительное метеорологическое обеспечение полета; 3) разрешение аэронавигацией захода на посадку при наличии опасных (неблагоприятных) метеоявлений; 4) недооценка экипажем метеорологических условий; 5) неудовлетворительное взаимодействие в экипаже; 6) непринятие экипажем решения об уходе на второй круг и снижение вне видимости наземных ориентиров до высоты, значительно ниже высоты принятия решения. По мнению экспертов, нарушения нормативных документов гражданской авиации, допущенные экипажем, синоптиком, двумя техниками-метеорологами, двумя диспетчерами (всего 8 человек), находятся в прямой причинно-следственной связи с авиакрушением и причинением тяжкого вреда здоровью одному из пассажиров. В связи с тем, что экспертами сделаны неконкретные выводы о том, чьи действия (бездействие) явились причиной происшествия, следствию пришлось принимать дополнительные меры для уточнения сведений и определения, кто именно подлежит уголовной ответственности за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта. И это не единственный случай в практике следственных органов, когда имелись аналогичные вопросы к заключениям судебных летных авиационно-технических экспертиз [12].

Как показало проведенное нами исследование, факторами, опосредованно влияющими на развитие цепи причинности в происшествиях на воздушном транспорте, чаще всего являются дефекты авиационной техники, неблагоприятные для выполнения полета погодные условия и неблагоприятное психофизиологическое (функциональное) состояние членов экипажа. Так, при изучении Окончательных отчетов МАК [2] по результатам расследования 159 авиационных происшествий, произошедших на территории Российской Федерации за период 2012–2016 гг., было установлено, что в 35 % случаев на возникновение и развитие особой ситуации в полете, завершившейся аварией или катастрофой воздушного судна, повлияли неблагоприятные метеорологические условия. Кроме того, в 26 % авиационных происшествий полет выполнялся на воздушном судне, не имевшем действующего сертификата летной годности, а в 40 % случаев техническая эксплуатация воздушного судна не соответствовала предъявляе-

мым требованиям. Важно отметить, что у 13 % членов летных экипажей на момент происшествия отсутствовало свидетельство о прохождении врачебно-летной экспертной комиссии (ВЛЭК), в отношении 4 % – такие сведения отсутствуют. В 10 % изученных нами авиационных происшествий присутствовал фактор алкогольного опьянения лиц, отвечающих за безопасность движения и эксплуатацию воздушного транспорта, что само по себе является грубейшим нарушением.

Нельзя не согласиться с А.И. Коробеевым: «Сочетание причиняющих факторов и степень их влияния на преступный результат в различных ситуациях могут быть неодинаковыми, однако среди них обязательно должен присутствовать фактор, выражающийся в нарушении правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств» [7, с. 99].

При этом, как верно отмечается в комментариях к ст. 263 УК РФ, причинная связь имеет место и тогда, когда последствия обусловлены действиями или бездействием не одного лица, обязанного соблюдать правила безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, а нескольких. Так, возможны случаи, когда действиями одного лица создается опасная обстановка, а другое неверно оценивает ее и само совершает деяние, посягающее на безопасность воздушного транспорта. В такой ситуации наступившие вредные последствия являются закономерным результатом нарушений, допущенных обоими лицами [6, с. 673].

Рассмотренные в данной статье особенности причинно-следственной связи в авиационных происшествиях позволяют прийти к следующим выводам:

1) в целях эффективного расследования преступных нарушений правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта целесообразно выделять непосредственную, основную причины авиационного происшествия и способствовавшие ему обстоятельства. Многофакторный подход к причинности, рассматривающий авиационное происшествие как результат сочетания равнозначных факторов, каждый из которых сам по себе не привел бы к произошедшему, безусловно, является приемлемым в целях предупреждения таких происшествий в будущем. Однако в рамках предварительного расследования необходимо выявлять основную причину происшествия, которая в большинстве случаев заключается в нарушении правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта;

2) способствовавшие авиационному происшествию обстоятельства, такие как неблагоприятные природные факторы, скрытые дефекты авиационной техники или неправомерные действия третьих лиц не исключают вину субъекта, если им была нарушена та или иная норма правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, предусматривающая недопущение или предотвращение негативного воздействия этих явлений;

3) причинную связь в преступлениях рассматриваемого вида следует считать установленной в тех случаях, когда нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта предшествовало наступлению указанных в ст. 263 УК РФ общественно опасных последствий и непосредственно повлекло их наступление или превратило такую возможность в действительность.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. Кривошапко Ю. Не хватает ремня безопасности. В России составлен рейтинг самых опасных видов пассажирского транспорта // Рос. газ. – 2018. – № 173 (7636). URL: <https://rg.ru/2018/08/08/v-rossii-sostavlen-rejting-samyh-opasnyh-vidov-passazhirskogo-transporta.html>
2. Официальный сайт Межгосударственного авиационного комитета. URL: <https://mak-iac.org/rassledovaniya/>
3. Wiegmann D.A. A human error approach to aviation accident analysis: the human factors analysis and classification system / D. A. Wiegmann, S. A. Shappell. – Ashgate Publishing, Ltd., 2003. – 165 p.
4. Корма В.Д. Методико-криминалистические основы установления причин общественно опасных происшествий техногенного характера / В. Д. Корма, Э. М. Курмансеитова, М. М. Яковлев // Lex Russica. Научные труды МГЮА. – 2007. – № 4. – С. 740–747.
5. Уголовное право России. Части Общая и Особенная : учебник для бакалавров / отв. ред. А. И. Рарог. – М. : Проспект, 2017. – 624 с.
6. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации / под общ. ред. Ю. И. Скуратова, В. М. Лебедева. – М.: НОРМА, НОРМА–ИНФРА-М, 2001. – 896 с.
7. Коробеев А.И. Транспортные преступления. – СПб.: Юридический центр Пресс, 2003. – 406 с.
8. Тяжкова И. М. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности / под ред. В. С. Комиссарова. – СПб.: Юридический центр Пресс, 2002. – 278 с.
9. Эминов В.Е. Борьба с авиационными происшествиями. Вопросы уголовной ответственности и предупреждения преступных нарушений правил безопасности полетов и эксплуатации воздушного транспорта. – М. : Всесоюз. ин-т по изуч. причин и разработке мер предупреждения преступности, 1980. – 104 с.
10. Расследование и предупреждение авиационных происшествий / В. Е. Эминов [и др.]; отв. ред. Н. В. Жогин. – М. : ВИППП, 1977. – 222 с.
11. Мулкиджанов И.К. Расследование авиационных происшествий / И. К. Мулкиджанов, В. Д. Кофман, А. А. Красоткин. – М. : МАИ, 2012. – 228 с.
12. Обобщение Восточно-Сибирского следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации результатов работы за 2010–2013 гг. по расследованию преступлений, связанных с авиационными происшествиями.

BIBLIOGRAPHIC REFERENCE

1. Krivoshapko Yu. There is not enough seat belt. In Russia, the rating of the most dangerous types of passenger transport [Electronic resource] // Russian newspaper. Federal issue. - No. 173 (7636). - Access mode: <https://rg.ru/2018/08/08/v-rossii-sostavlen-rejting-samyh-opasnyh-vidov-passazhirskogo-transporta.html>
2. The official website of the Interstate Aviation Committee. URL: Access mode: <https://mak-iac.org/rassledovaniya/>

3. Wiegmann D.A. A human error approach to the aviation accident analyst: the human factors analysis and classification system / D. A. Wiegmann, S. A. Shappell. – Ashgate Publishing, Ltd., 2003. – 165 p.
4. Korma V. D. Metodiko-forensic basis for establishing the causes of socially dangerous man-made incidents / V. D. Korma, E. M. Kurmanseitova, M. M. Yakovlev // Lex Russica. Scientific works of the MSLA. – 2007. – № 4. – P. 740–747.
5. Criminal law of Russia. Parts General and Special / editor in chief A. I. Rarog. – M.: Prospect, 2017. – 624 p.
6. Comment to the Criminal Code of the Russian Federation / under the general editorship of Yu. I. Skuratova, V. M. Lebedeva. – Moscow: NORMA, NORMA – INFRA-M, 2001. – 896 p.
7. Korobeev A.I. Traffic crimes / A. I. Korobeev. – SPb. : Legal Center Press, 2003. – 406 p.
8. Tyazhkova I.M. Careless crimes using sources of increased danger / I. M. Tyazhkova; edited by V. S. Komissarov. – SPb. : Legal Center Press, 2002. – 278 p.
9. Eminov V.E. Fight against aviation accidents. Issues of criminal liability and the prevention of criminal violations of the rules of safety and operation of air transport / V.E. Eminov. – M. : All-Union Institute for the Study of the causes and the development of measures to prevent crime, 1980. – 104 p.
10. Investigation and prevention of aviation accidents / V.E. Eminov [and others]; editor-in-chief N. V. Zhogin. – M., 1977. – 222 p.
11. Mulkidzhanov I.K. Investigation of aviation accidents / I. K. Mulkidzhanov, V. D. Kofman, A. A. Krasotkin. – M.: Moscow Aviation Institute, 2012. – 228 p.
12. Synthesis of the East-Siberian Investigation Department for Transport of the Investigative Committee of the Russian Federation, the results of work for 2010–2013 to investigate accidents involving aviation incidents.