

УДК: 34

**ПРИЧИННАЯ СВЯЗЬ В НАРУШЕНИЯХ ПРАВИЛ
БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ВОЗДУШНОГО
ТРАНСПОРТА**

Ширяева Ирина Анатольевна

*магистрант, кафедра уголовного процесса и криминалистики
Сыктывкарский государственный университет им. Питирима*

Сорокина

Российская Федерация, г. Сыктывкар

АННОТАЦИЯ

В статье рассматривается объективная сторона преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ, проблемы установления причинной связи между нарушениями правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта.

Ключевые слова: воздушный транспорт, нарушения правил безопасности движения, эксплуатация воздушного транспорта, причинная связь, доказывание.

**CAUSAL RELATIONSHIP IN VIOLATIONS OF SAFETY RULES FOR
MOVEMENT AND OPERATION OF AIR TRANSPORT**

Shiryayeva Irina Anatolievna

Master's student, Department of Criminal Procedure and Criminalistics

Syktывkar State University Pitirim Sorokin

Russian Federation, Syktывkar

ANNOTATION

The article examines the objective side of the crime under Art. 263 of the Criminal Code of the Russian Federation, problems of establishing a causal relationship in violations of traffic safety rules and the operation of air transport.

Key words: air transport, traffic safety violations, air transport operation, causation, proof.

Исторически воздушный транспорт подвержен значительным угрозам, предотвращение которых является целью не только отдельно взятого государства, но и всего мирового сообщества. В ст. 83 ВК РФ авиационная безопасность определяется как состояние защищенности авиации от актов незаконного вмешательства в деятельность авиации [1].

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 [4].

По данным Межгосударственного авиационного комитета (далее - МАК) 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.) [5].

Авиационная безопасность обеспечивается посредством функционирования служб авиационной безопасности аэродромов или аэропортов, а также подразделений военизированной охраны аэродромов или аэропортов, службами авиационной безопасности эксплуатантов и специально уполномоченными органами, которые наделены указанными полномочиями. Всю совокупность нарушений принятых нормативов и стандартов поведения при пилотировании и эксплуатации воздушного средства, обусловленную недисциплинированностью, халатностью и безответственностью работников, принято обозначать как правонарушения на воздушном транспорте [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.

Установление состава конкретного преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта требует обращения к нормативным актам, определяющим правила безопасности движения и эксплуатации. На воздушном транспорте - это ВК РФ, наставление по производству полетов в гражданской авиации (НПП ГА 85), руководство по летной эксплуатации ВС (РЛЭ), Федеральные авиационные правила (ФАП), НТЭРАТ ГА и т.д.

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 [3]:

- 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.

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 правила, либо

- отказ лица от исполнения трудовых обязанностей в случае, если такой отказ запрещен законом;

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.

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.

Рассмотренные Митрофановой А.А. особенности причинно-следственной связи в авиационных происшествиях позволяют согласиться со следующими выводами [3]:

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.

Использованные источники:

1. Головченко Ю.А. О некоторых проблемах правового регулирования воздушной безопасности и эксплуатации воздушного транспорта / Ю.А. Головченко // Наука через призму времени. 2019. № 5. С. 144-146.
2. Золотухина Ю.Б. Ответственность лиц, отвечающих за техническое состояние самолета перед вылетом / Ю.Б. Золотухина, Ю.Н. Бакшеева // Актуальные вопросы современной науки: сборник статей по материалам XIII международной научно-практической конференции. В 3-х частях. 2018. С. 43-50.
3. Митрофанова А.А. Причинная связь в системе обстоятельств, подлежащих установлению по делам о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта / А.А. Митрофанова // Вестник Восточно-Сибирского института МВД России. 2019. № 1. С. 2017-219.
4. 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>
5. Официальный сайт Межгосударственного авиационного комитета. URL: <http://mak-iac.org/rassledovaniya/>