

О ПРОБЛЕМАХ РАССЛЕДОВАНИЯ НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ ПОЛЕТОВ ИЛИ ПОДГОТОВКИ К НИМ АРМЕЙСКОЙ АВИАЦИИ ВОЗДУШНО-КОСМИЧЕСКИХ СИЛ ВООРУЖЕННЫХ СИЛ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

О.А. ДЁМИН,

младший научный сотрудник Военного университета Министерства обороны
Российской Федерации
E-mail: deminoleg@inbox.ru

Аннотация. Данная статья посвящена проблемам, часто возникающим перед следователями военных следственных органов при расследовании нарушений правил полетов или подготовки к ним армейской авиации Воздушно-космических сил Вооруженных Сил Российской Федерации.

Ключевые слова: нарушения правил полетов, армейская авиация; проблемы расследования

В настоящее время военно-политическая обстановка в мире характеризуется сочетанием двух основных тенденций: с одной стороны, усиливается стремление большинства государств сформировать демократическую, более справедливую, чем ранее, систему международных экономических и политических отношений, с другой стороны, расширяется практика применения вооруженной силы на основании национальных решений и вне мандата Организации Объединенных Наций.

В сложившейся обстановке российское руководство, осуществляя политику обеспечения национальной безопасности, активизирует усилия по решению задач укрепления обороноспособности государства, повышения боевой мощи армии и флота. При этом, как подчеркнул

Президент Российской Федерации В.В. Путин в ходе посещения 393-й авиабазы в городе Кореновске Краснодарского края 14 июня 2012 г., в планах модернизации Вооруженных Сил Российской Федерации особое, приоритетное место принадлежит авиации. На ее развитие до 2020 г. предполагается истратить почти четверть средств от общего объема гособоронзаказа. К указанному году доля современной техники в авиации должна дойти до 70 процентов. В армии появится 600 новых самолетов и 1 000 вертолетов [9].

Очевидно, что в связи с очерченными перспективами развития ВВС актуализируется вопрос совершенствования деятельности по обеспечению безопасности полетов.

В свете вышесказанного представляется важным отметить следующее.

Высокая надежность авиационной системы обеспечивается проведением целого комплекса мероприятий, в том числе выявлением и устранением опасных факторов в ее функционировании.

Наиболее перспективными направлениями решения названной проблемы являются:

– исключение опасных факторов на этапе проектирования и создания авиационной и обеспечивающей полеты техники;

– разработка нормативных и методических документов, регламентирующих организацию и производство полетов;

– качественная подготовка личного состава авиационных и обеспечивающих частей и авиационной техники к полетам.

Защищенность авиационной системы от авиационных происшествий – главное условие обеспечения безопасности полетов.

Важнейшей составляющей системы борьбы с авиационными происшествиями является высококачественное расследование нарушений правил полетов или подготовки к ним. Реализация указанной функции возложена на военные следственные органы Следственного комитета Российской Федерации. В сферу их обязанностей входит осуществление расследования авиационных происшествий и выявление обстоятельств, им способствовавших.

Успешное выполнение военными летчиками возлагаемых на них задач требует твердого знания и строжайшего соблюдения правил полетов и эксплуатации воздушного транспорта, наземных сооружений. Малейшее отступление от установленных правил как в воздухе, так и на земле может привести к тяжелым летным происшествиям, авариям, катастрофам, сопровождающимся человеческими жертвами, причинением значительного материального ущерба государству и отдельным гражданам.

Статистика авиационных происшествий показывает, что различного рода инциденты с летательными аппаратами происходят ежегодно. Так, в период с 1996 по 2016 гг. в российских ВВС имели место 60 авиационных происшествий: 12 катастроф и 48 аварий с гибелью 36 членов летных экипажей, 114 пассажиров и утратой 48 воздушных судов.

Происходящие катастрофы и аварии военных авиационных судов свидетельствуют как об упущениях государства в вопросе обновления парка авиатехники, так и о недостаточном уровне подготовки отдельных специалистов из числа летного и инженерно-технического состава.

Так, 25 декабря 2016 г. из-за нарушения экипажем правил полетов потерпел крушение и рухнул в Черное море через 70 секунд после вылета из аэропорта Сочи самолет 223-го летного отряда

Министерства обороны Российской Федерации Ту-154Б-2, выполнявший рейс по маршруту Москва – Сочи – Латакия. В катастрофе погибли все находившиеся на его борту 92 человека (84 пассажира и 8 членов экипажа).

3 декабря 2016 г. после выполнения боевой задачи в воздушном пространстве Сирии при совершении посадки на авианесущий крейсер «Адмирал Кузнецов» потерпел крушение истребитель Су-33. Причинами крушения были названы ошибка пилота, производственный брак и неправильная запрессовка троса аэрофинишера.

Почти две трети (39) из числа вышеуказанных авиационных происшествий произошли с вертолетами армейской авиации.

Например, 12 апреля 2016 г. из-за нарушения экипажем правил полетов в районе г. Хомса Сирийской Арабской Республики потерпел крушение боевой вертолет Ми-28Н «Ночной охотник». В катастрофе погибли два летчика.

2 августа 2015 г. вертолет Ми-28Н пилотажной группы «Беркуты», выполнявший демонстрационный полет в рамках шоу «Авиамикс» на «Армейских международных играх – 2015», совершил жесткую посадку на полигоне Дубровичи (Рязанская область). В авиaproисшествии погиб пилот.

Авиационные происшествия вызывают большой общественный резонанс, негативно влияют на репутацию Российской Федерации как мировой авиационной державы, причиняют государству огромный материальный ущерб. О размерах этого ущерба дают представление сведения о затратах на производство военных воздушных судов. Так, стоимость новейших российских боевых самолетов составляет более одного миллиарда рублей [18].

И хотя в целом динамика всех видов летных происшествий в военной авиации не имеет тенденции к росту, проблемы обеспечения безопасности полетов, высококвалифицированного расследования каждого факта нарушения правил полетов и подготовки к ним сохраняют свою высокую актуальность и значимость [7].

По действующему законодательству уголовная ответственность военнослужащих за нарушение правил полетов

или подготовки к ним наступает по правилам гл. 33 УК РФ «Преступления против военной службы», а именно в соответствии с положением ст. 351 УК РФ. Необходимость повышения эффективности борьбы с этими преступлениями продиктована их существенным количественным уровнем и размерами причиненного данными преступлениями материального ущерба.

Анализ научных разработок в указанной области говорит о том, что значительное число исследований и публикаций (Н.А. Селиванов, В.А. Снетков, Ф.М. Терехов, В.Е. Эминов, Э.К. Саулевич, М.С. Лодысев, В.Д. Кофман, И.Ф. Пантелеев, В.М. Ряшев, Р.В. Сакач, В.М. Буряков, В.Д. Кофман и др.) связано с расследованием нарушений правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта (т. е. самолетов гражданской авиации) (ст. 263 УК РФ) [8; 14; 15; 16; 17; 19; 20]. Однако применение общих рекомендаций по методике расследования преступлений данного вида не в полной мере удовлетворяет потребности следователей военных следственных органов, так как совершение преступлений и их расследование в условиях Вооруженных Сил Российской Федерации имеет ряд существенных особенностей, которые заключаются в характере выполняемых задач, строгой организационной структуре Военно-космических сил Вооруженных Сил Российской Федерации, наличии и использовании боевой техники и вооружения в условиях повышенного риска, отдаленности и закрытости воинских частей (авиационных баз).

Что касается расследования нарушений правил полетов или подготовки самолетов военной авиации, то данная проблематика была исследована Д.Н. Балашовым, В.Н. Абраминым, И.А. Гамалеевым, В.И. Шилиным, В.Н. Венковым, Е.А. Русановым, Б.Я. Петиным, В.П. Сергиным, С. Н. Чуриловым [2; 3; 4; 5; 6; 7; 10; 13].

А.И. Фадеевым, Г.Г. Семенко, И.Ф. Рубцовым, В.Е. Эминовым, И.М. Мацкевичем [12; 21] исследовались криминологические вопросы указанной проблематики, а Х.М. Ахметшиным, Н.А. Петуховым, А.А. Тер-Акоповым, А.Т. Уколовым [11] – вопросы уголовно-правовой квалификации

рассматриваемых противоправных деяний. Названным вопросам посвящены исследования и ряда других ученых.

Анализ практики расследования авиационных происшествий, явившихся следствием нарушений правил полетов или подготовки к ним, выявил ряд специфических проблем, усложняющих установление конкретных причин такого рода происшествий. Так, например:

- достаточно проблематично оперативно привлечь высококвалифицированных независимых специалистов для участия в осмотре места происшествия и других первоначальных следственных действиях. Как правило, обстановка на месте авиационного происшествия претерпевает изменения еще до начала его осмотра. В связи с этим к осмотру места авиационного происшествия следует приступать максимально быстро, несмотря на возможные препятствующие обстоятельства – например, темное время суток или неблагоприятные погодные условия;

- серьезные сложности при осмотре места авиационного происшествия возникают вследствие больших размеров территории, подлежащей осмотру, нередко большого числа пострадавших и погибших, обширных разрушений на земле (строений, сооружений и т. д.), иногда труднодоступности места происшествия (удаленность от населенных пунктов, расположение в лесу, на болоте и т. д.). Если авиационное происшествие произошло над водным пространством, то интересующие следствие объекты будут находиться и на его поверхности, и на дне водоема. Для того чтобы осмотр был произведен квалифицированно, необходимо привлечь специалистов в области авиационной техники, а если авиационное происшествие связано с человеческими жертвами, то обязательно следует пригласить специалиста в области судебной медицины, а при невозможности его участия – другого врача;

- вызывает определенные сложности производство большого количества сложных судебных экспертиз. По делам указанной категории чаще всего назначаются авиационно-техническая, судебно-медицинская и криминалистическая экспертизы. Авиационно-техническая экспертиза обычно носит комплексный характер.

В состав экспертов, наряду со специалистами по эксплуатации авиационной техники, радиотехнических и других средств аэродромного обеспечения полетов, специалистами в области самолетовождения, могут быть включены специалисты по пожарному и взрывному делу, химики, металловеды и др. Для решения отдельных вопросов могут назначаться технические экспертизы более узкого профиля: лётно-техническая, пожаротехническая, взрывотехническая, метеорологическая, экспертизы по расшифровке фонограмм, данных автоматических и электронных устройств. Желательно, чтобы хотя бы один из экспертов имел опыт работы по расследованию авиационных происшествий. Судебно-медицинская экспертиза, помимо общих вопросов о причинах смерти погибших, характере и тяжести прижизненных и посмертных повреждений, отвечает на ряд характерных для авиационных происшествий вопросов: о воздействии на потерпевших факторов взрыва или пожара, о медико-биологических данных погибших, о принадлежности отдельных фрагментов тел тем или иным трупам. Из криминалистических экспертиз нередко возникает необходимость в проведении трасологических, почерковедческих и технических исследований. Эти экспертизы обычно назначаются для исследования следов столкновения воздушного судна с препятствием, идентификации орудия, которым могло быть причинено повреждение, и идентификации личности погибших;

– спасательные, ремонтные и иные работы, проводимые силами и средствами Министерства обороны Российской Федерации, Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий [1], Федеральной службы безопасности Российской Федерации, Министерства внутренних дел Российской Федерации на месте авиационного происшествия, существенно затрудняют обнаружение, закрепление и изъятие следов возможного преступления;

– часто меры по устранению последствий авиационного происшествия принимаются с неоправданной поспешностью, без учета задач расследования;

– расследование авиационных происшествий с государственными воздушными судами (предназначены для выполнения задач военной, пограничной, полицейской, таможенной и другой государственной службы, а также мобилизационно-оборонных задач) возложено на Службу безопасности полетов авиации Вооруженных Сил Российской Федерации. Комиссии различных уровней (правительственные и ведомственные) нередко оттесняют на второй план следователя, который в соответствии с законом обязан установить в ходе предварительного следствия причины и обстоятельства авиационного происшествия, виновных лиц. Данное обстоятельство, затрудняющее работу следователя, в то же время дает ему возможность на месте консультироваться со специалистами, пользоваться составляемыми комиссией материалами, что облегчает изготовление схемы места происшествия и т. д. Деловое сотрудничество следователя со служебной комиссией, состоящей из высококвалифицированных специалистов в различных областях авиации, часто является определяющим в успешном расследовании уголовного дела;

– достаточно часто на первоначальном этапе следствия отсутствуют объективные данные, указывающие на конкретных лиц, чьи умышленные или неосторожные действия состоят в причинно-следственной связи с авиационным происшествием и его последствиями;

– отсутствие личного опыта и навыков расследования авиационных происшествий у большинства следователей в ряде случаев не позволяет избрать оптимальную методику расследования, применить лично отработанную тактику производства следственных действий. Это обусловлено тем, что уголовные дела такого рода в практике большинства следователей бывают редко;

– отсутствие необходимого уровня безопасности работы следователей при производстве следственных действий в обстановке повышенной опасности. Следователи нередко подвергают риску свою жизнь и здоровье, а также жизнь и здоровье оказывающих им содействие сотрудников полиции, экспертов, специалистов, понятых и иных лиц.

В то же время в труднодоступной местности или при отсутствии надлежащих средств сообщения, а также в случаях, если производство осмотра связано с опасностью для жизни и здоровья людей, осмотр места происшествия может проводиться без участия понятых, о чем в протоколе делается соответствующая запись. В таких условиях применяются технические средства фиксации хода и результатов осмотра. Если применение технических средств невозможно, то следователь делает в протоколе соответствующую запись (ч. 3 ст. 170 УПК РФ).

В рамках обсуждаемой темы нельзя не сделать акцент на том, что проблематика расследования нарушений правил полетов или подготовки вертолетов армейской авиации на должном уровне не исследовалась. Отсутствие частной методики расследования указанных нарушений в определенной мере препятствует преодолению трудностей, возникающих перед следователями военных следственных органов при расследовании названной категории уголовных дел.

В современных условиях военные следственные органы заинтересованы в активном использовании возможностей военно-правовой науки для теоретического осмысления проблем расследования преступлений указанного вида и разработки комплекса научно-практических рекомендаций по оптимизации процесса раскрытия и расследования нарушений правил полетов или подготовки к ним вертолетов армейской авиации.

Разработка частной методики расследования нарушений в названной области могла бы способствовать повышению эффективности борьбы с данным видом преступлений против военной службы.

Представляется, что накопленный опыт расследования нарушений правил полетов или подготовки к ним вертолетов армейской авиации в настоящее время составляет своего рода критическую массу материала для теоретического осмысления. Эту эмпирическую базу необходимо использовать для разработки комплекса научных положений и практических рекомендаций по совершенствованию методики и повышению эффективности расследования преступлений данного вида.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Об утверждении Порядка привлечения подразделений Государственной противопожарной службы и (или) поисково-спасательных формирований Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий для обеспечения работы следственно-оперативных групп, осуществляющих производство осмотра места происшествия, сопряженного с проведением раскопок, разбором завалов и освещением в темное время суток места пожара [Электронный ресурс]: приказ министра Рос. Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий от 31 дек. 2003 г. № 784. – Режим доступа: <http://fireman.ru/bd/pd.htm>.
2. *Абрамин В.Н.* Альбом схем по криминалистической методике / В. Н. Абрамин, И.А. Гамалеев, С.Н. Чурилов. – М.: ВКИ, 1989. – 286 с.
3. *Балашов Д.Н.* Методика расследования преступных нарушений правил полетов или подготовки к ним в Вооруженных Силах Российской Федерации: дис. ... канд. юрид. наук. – М., 2000.
4. Криминалистика: учеб. / В.Н. Абрамин [и др.]; под ред. В.Н. Абрамина, В.П. Антонова, В.В. Романова. – М.: ВКИ, 1983.
5. Криминалистика (методика расследования отдельных видов преступлений): учеб. – М.: ВАЭФП, 1993.
6. Криминалистика: Методика расследования преступлений, совершаемых военнослужащими Вооруженных Сил Российской Федерации. – М.: Юрлитинформ, 2007.
7. Методика расследования авиационных происшествий и инцидентов. Ч. 1 / В.И. Шилин [и др.]; под ред. Е.А. Русанова. – М.: Воениздат, 1995.
8. *Пантелеев И.Ф.* Расследование и профилактика взрывов, пожаров, крушений и авиапроисшествий. – М.: Юрид. лит., 1975.
9. Первым делом – самолеты. Владимир Путин начал серию совещаний по гособоронзаказу // Рос. газ. – 2012. – 15 июня.
10. *Петелин Б.Я.* Осмотр места летного происшествия: учеб. пособие / Б.Я. Петелин, В.П. Серегин. – М.: ВПА, 1973.

11. Преступления против военной службы (Военно-уголовное законодательство Российской Федерации): науч.-практ. коммент. Уголовного кодекса Рос. Федерации / Х.М. Ахметшин [и др.]. – М.: ГУП ВТИИ, 1999.

12. Причины летных происшествий, методика их расследования и предупреждения / Г.Г. Семенко [и др.]; под ред. И.Ф. Рубцова. – М., 1965.

13. Расследование воинских преступлений / Ф.М. Терехов [и др.]; под ред. А.Н. Полева. – М.: ВПА, 1973.

14. *Ряшев В.М.* Осмотр места происшествия при расследовании катастроф и аварий на воздушном транспорте. – Л.: ИУСР при Прокуратуре СССР, 1989.

15. *Сакач Р.В.* Вопросы расследования и анализа авиационных происшествий: учеб. пособие / Р.В. Сакач, В.М. Буряков, В.Д. Кофман. – М.: УОП МИИГА, 1979.

16. *Селиванов Н.А.* Руководство для следователей / Н. А. Селиванов, В. А. Снетков. – М.: Юрид. лит., 1998.

17. Справочник следователя. Практическая криминалистика: расследование отдельных видов преступлений: практ. пособие. Вып. 2 / Э.У. Бабаева [и др.]. – М.: Юрид. лит., 1990. – 592 с.

18. Стоимость новейших боевых самолетов составила более 1 млрд руб. // РИА Новости. – 2014. – 12 авг. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://ria.ru/defense_safety/20140812/1019696643.html.

19. *Терехов Ф.М.* Расследование летных происшествий. – Л.: Лениприздат, 1973. – 72 с.

20. *Эминов В.Е.* Предупреждение авиационных происшествий. Криминологические и уголовно-правовые проблемы: учеб. пособие. – М.: ВЮЗИ, 1990.

21. *Эминов В.Е.* Неосторожная преступность военнослужащих. Уголовно-правовой и криминологический анализ / В. Е. Эминов, И. М. Мацкевич. – М.: Пенатес-пенаты, 2000. – 128 с.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

Дёмин Олег Александрович, младший научный сотрудник Военного университета Министерства обороны Российской Федерации

123001, Москва, ул. Большая Садовая, д. 14

E-mail: deminoleg@inbox.ru

ON THE PROBLEMS OF INVESTIGATING VIOLATIONS OF THE RULES OF FLIGHTS OR THE PREPARATION FOR THEM OF THE ARMY AVIATION OF THE AEROSPACE FORCES OF THE ARMED FORCES OF THE RUSSIAN FEDERATION

Oleg A. DYOMIN

Abstract. This article is devoted to the problems that often arise before investigators of military investigative department when investigating violations of the rules of flights or preparing them for military aviation of the Airborne Forces of the Armed Forces of the Russian Federation.

Keywords: violation of flight rules; army aviation; problems of investigation

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Dyomin Oleg Aleksandrovich, Junior Researcher of the Military University of the Defense Ministry of the Russian Federation

14 Bol'shaya Sadovaya Str., Moscow, 123001, Russian Federation

E-mail: deminoleg@inbox.ru