

**О ПРАКТИКЕ ВЫЯВЛЕНИЯ И РАССЛЕДОВАНИЯ  
ПРЕСТУПЛЕНИЙ ОБ ОКАЗАНИИ УСЛУГ ПО  
ПЕРЕВОЗКЕ  
ПАССАЖИРОВ ВОЗДУШНЫМ ТРАНСПОРТОМ, НЕ  
ОТВЕЧАЮЩИХ ТРЕБОВАНИЯМ БЕЗОПАСНОСТИ**

В статье отмечается возросшее количество авиационных происшествий с гражданскими воздушными судами за последние 10 лет, нередко обусловленных нарушением правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта (ст. 263 УК РФ), что позволяет сделать вывод о необходимости принятия следственными органами мер, направленных на предупреждение таких происшествий. Анализируется опыт Восточно-Сибирского следственного управления на транспорте Следственного комитета РФ по выявлению и расследованию преступлений, связанных с оказанием услуг по перевозке пассажиров воздушным транспортом, не отвечающих требованиям безопасности (ст. 238 УК РФ), как предупредительной меры по отношению к авиационным происшествиям.

*Ключевые слова:* криминалистическая профилактика, расследование преступлений, безопасность полетов, авиационные происшествия, воздушный транспорт.

**D.A. Stepanenko, E.A. Lipunova**

**ON THE PRACTICE OF IDENTIFYING AND  
INVESTIGATING CRIMES ON THE PROVISION  
OF PASSENGER TRANSPORTATION SERVICES BY AIR  
THAT DO NOT MEET THE SAFETY REQUIREMENTS**

The article notes an increased number of accidents with civil aircraft over the past 10 years, often caused by violation of safety rules for the movement and operation of air transport (Art. 263 of the Criminal Code

of the Russian Federation), which allows us to conclude that measures should be taken by the investigating authorities to prevent such incidents . The experience of the East Siberian Investigation Department on transport of the Investigative Committee of the Russian Federation on the detection and investigation of crimes related to the provision of services for the transport of passengers by air that do not meet security requirements (Art. 238 of the Criminal Code of the Russian Federation) is analyzed as a precautionary measure in relation to aviation accidents.

*Keywords:* criminalistical prevention, crime investigation, aircraft flight safety, aviation accident, air transport.

Среди ученых-криминалистов уже достаточно давно сформировалось твердое мнение, что профилактика (превенция, предупреждение, предотвращение) преступлений является неотъемлемым элементом предмета науки криминалистики. Об этом свидетельствует определение Р.С. Белкина криминалистики как науки о закономерностях механизма преступления, возникновения информации о преступлении и его участниках, собирания, исследования, оценки и использования доказательств и основанных на познании этих закономерностей специальных средствах и методах судебного исследования и предотвращения преступлений [1, с. 112].

Как представляется, необходимость разработки в криминалистике эффективных способов предупреждения преступлений следует из содержания правовых предписаний уголовно-процессуального закона (ст. 6, 140–149, 150–161 и др. УПК РФ), которые обязывают правоохранительные органы защищать права и законные интересы лиц и организаций, потерпевших от преступлений, в пределах своей компетенции немедленно проверять поступившие сообщения о любом совершенном или готовящемся преступлении, принимать решения о возбуждении уголовных дел, осуществлять предварительное расследование и т. п. При этом законодатель специально включил в предмет доказывания по каждому уголовному делу выявление обстоятельств, способствовавших совершению преступления (ст. 73 УПК РФ), и снабдил органы предварительного расследования правовым инструментом их устранения (ст. 158 УПК РФ) [2, с. 47].

В настоящее время вопросы профилактики преступлений с помощью методов и средств криминалистики рассматриваются в рамках учения о криминалистической профилактике (или превенции, предупреждении) преступлений. Так, по мнению М.Ш. Махтаева, криминалистическое предупреждение преступлений является учением «о закономерностях возникновения, обнаружения, собирания (фиксации), исследования, оценки и использования криминалистически значимой информации об обстоятельствах, способствующих совершению и сокрытию преступлений, и основанных на познании этих закономерностей специальных средствах, приемах и методах криминалистики, направленных на устранение (локализацию) указанных обстоятельств, а также на предупреждение готовящихся и пресечение начавшихся преступлений» [3, с. 96; 4, с. 93]. Более широкое определение дает И.И. Иванов. По мнению автора, «криминалистическая превенция (профилактика) преступлений как одна из самостоятельных частных теорий представляет собой систему научных положений и практических рекомендаций о закономерностях разработки и использования в уголовном судопроизводстве технических средств, тактических и методических приемов для предотвращения замышляемых и подготавливаемых преступлений, своевременного обнаружения, быстрого, полного раскрытия и качественного расследования совершенных преступлений, пресечения конкретной преступной деятельности и ликвидации ее опасных последствий, выявления и устранения в процессе расследования обстоятельств, способствовавших совершению и сокрытию преступлений, преодоления любых форм противодействия расследованию» [5, с. 11]. Систематизация, обобщение, анализ информации о сложностях, возникающих в ходе раскрытия и расследования того или иного вида преступлений, даёт возможность не ограничиваясь оконтуриванием проблемных зон, делать выводы и выходить на уровень практических рекомендаций о необходимости совершенствования законодательной базы, разработки комплекса мер по повышению эффективности, результативности расследования, организации взаимодействия различных правоохранительных и иных органов в борьбе с преступностью.

С учетом роста объемов перевозок, обновления парка воздушных судов и смены поколения авиационных специалистов вопросы безопасности полетов и предотвращения преступных нарушений на воздушном транспорте в настоящее время являются особенно актуальными.

За последние 7 лет возросло число авиационных происшествий, по фактам которых следственными органами Следственного комитета РФ возбуждены уголовные дела о нарушениях правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта по ст. 263 УК РФ. Так, только Восточно-Сибирским следственным управлением на транспорте за прошедшие два года расследовалось 8 уголовных дел по указанной категории преступлений, в результате которых авиакомпаниям и другим юридическим лицам причинен ущерб на сумму свыше 172 млн р., пострадало 50 чел., из них 14 чел. погибло.

В целом по России за 2016 г. в гражданской авиации произошло 52 авиационных происшествия, в том числе 23 катастрофы, в которых погибли 59 чел. Динамика показателей аварийности в гражданской авиации неутешительная. Согласно отчету Межгосударственного

1 количество происшествий и авиационных авиационного комитета катастроф за 10 лет выросло почти в два раза (с 23 и 13 в 2007 г. до вышеуказанных 52 и 23 в 2016 г.).

Приведенные цифры и анализ причин авиационных происшествий позволяют сделать вывод о необходимости принятия мер, направленных на предупреждение происшествий на транспорте с тяжкими последствиями, ужесточения уголовной и административной ответственности и внесения ряда изменений в законодательство, а со стороны правоохранительных органов – на выявление и расследование преступлений, связанных с оказанием услуг по перевозке пассажиров, не отвечающих требованиям безопасности (ст. 238 УК РФ).

Так, с 2015 г. деятельность Восточно-Сибирского следственного управления на транспорте СК РФ по выявлению преступлений в сфере обеспечения безопасности эксплуатации воздушного транспорта вышла за рамки традиционного процессуального реагирования на уже свершившиеся факты авиационных происшествий.

Акцент сделан на пресечение деятельности по оказанию населению услуг по перевозке воздушным транспортом, не отвечающих требованиям безопасности. И проведенную в данном направлении работу можно признать достаточно успешной. В соответствии с задачами, поставленными руководством Следственного комитета Российской Федерации на заседании коллегии по итогам работы за 2015 г., выявление и пресечение небезопасной деятельности – первостепенная задача специализированных следственных органов.

<sup>1</sup> Отчеты о состоянии безопасности полетов [Электронный ресурс] / Межгосударственный авиационный комитет : офиц. сайт. URL: <http://makiac.org/rassledovaniya/bezopasnost-poletov/> (дата обращения 15.08.2017).

Приказом Восточно-Сибирского следственного управления № 56 «Об организации работы по принятию мер, направленных на обеспечение безопасности на транспорте» данное направление деятельности признано приоритетным, разработан комплексный план мероприятий, предусматривающий ряд организационных и управленческих мер, определены механизмы взаимодействия следствия с органами власти, МВД, МЧС, ФСБ, контролирующими и надзорными ведомствами. Сформированы электронные базы данных о происшествиях по всем видам транспорта и на всей территории юрисдикции управления.

Следственным управлением были заключены соглашения об информационном взаимодействии с представителями Ространснадзора по Сибирскому и Дальневосточному федеральным округам, МЧС России по субъектам Российской Федерации. Активизировалось взаимодействие в сфере оперативного реагирования на события, связанные с обеспечением транспортной безопасности, с руководителями линейных управлений МВД России на транспорте в соответствии с территориями обслуживания. Отделом криминалистики обеспечен ежедневный контроль за оперативной обстановкой на территории юрисдикции следственного управления путем обмена информацией ответственного дежурного по следственному управлению с дежурными службами МВД России на транспорте, МЧС России, Ространснадзора, а также путем мониторинга СМИ и

информационных ресурсов сети Интернет. Все эти меры способствовали обеспечению своевременного реагирования на события, которые оказывают или могут оказать влияние на безопасность на транспорте.

Как известно, выявление и расследование указанных преступлений на первоначальном этапе представляет сложность, в первую очередь ввиду отсутствия следственной и судебной практики, большого объема нормативных и ведомственных документов и, конечно, их собственной специфики. Практика выявления преступлений, связанных с оказанием услуг по перевозке пассажиров воздушным транспортом, не отвечающих требованиям безопасности, показывает, что, как правило, отсутствует какая-либо определенная «схема» совершения преступлений данного вида.

В поле зрения следствия в течении двух лет оказались как крупные авиакомпании, имеющие право на осуществление коммерческих перевозок и выполняющие регулярные рейсы, так и эксплуатанты легких воздушных судов, а также другие субъекты оказания услуг.

Например, при анализе административной практики контролирующих органов и мониторинга СМИ выявлена национальная туристическая компания «Якутия», руководство которой организовало платные полеты на тепловом аэростате в нарушение правил эксплуатации. В ходе расследования установлено, что жизнь и здоровья пассажиров были поставлены под угрозу в силу того, что воздушное судно – тепловой аэростат АТ-104 к полетам подготовлено не было, лицензия на осуществление коммерческой деятельности в области гражданской авиации и действующий сертификат летной годности отсутствовали. Услуги развлекательного характера оказывались при запрещенных условиях - низкой температуре, в темное время суток и в непосредственной близости от линии электропередач. Генеральному директору компании предъявлено обвинение в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 238 УК РФ, дело направлено в суд.

При изучении отделом криминалистики сводок УГАН, выявлено событие с самолетом ТВС-2 Амурской авиабазы. При этом в сводке было указано, что после взлета на месте стоянки

самолета обнаружены фрагменты лопастей двигателя. Дальнейшая процессуальная проверка показала, что по вине авиатехника, не убравшего заглушку и КВС не выполнившего необходимые осмотры, перелет воздушного судна с пассажирами проходил на неисправном двигателе, разрушающемся во время полета. Проведенным расследованием установлено, что жизнь и здоровье пассажиров воздушного судна действиями авиационного техника были поставлены под угрозу.

Решения о возбуждении уголовных дел по ст. 238 УК РФ принимались вследствие детального анализа причин авиационного происшествия с учетом наличия их системности.

Так, возбуждению дела по факту события с самолетом Л-410 авиакомпании «Полярные авиалинии», предшествовало тщательное изучение и сопоставление отчетов Росавиации по инцидентам с самолетами определенного типа. Установлено, что на одном и том же воздушном судне двигатели отказывали дважды в течение месяца, а время предполетного осмотра не соответствовало техническому регламенту.

Системные недостатки в части предполетного осмотра и соблюдения эксплуатационных ограничений были установлены и в ходе расследования крушения вертолета Ми-8 авиакомпании «АЛРОСА», произошедшего из-за действий нетрезвого командира воздушного судна. Из находившихся на борту воздушного судна 12 пассажиров трое получили телесные повреждения различной степени тяжести. Экипаж и остальные 8 пассажиров не пострадали. Повреждением корпуса и винта воздушного судна авиакомпании и собственнику причинен ущерб в размере свыше 26 млн р.

С целью установления всех обстоятельств и причин данного авиационного происшествия по делу допрошены десятки свидетелей, изъято и исследовано более 300 документов, касающихся деятельности авиакомпании и её сотрудников, проверена организация системы управления безопасностью полетов и медицинского контроля в авиакомпании, проведено 6 различных экспертиз, включая летнотехническую и экспертизу системы безопасности полетов. Потерпевшими по уголовному делу признаны 12 чел. и 2 юридических лица. В результате, собраны доказательства допущенных командиром воздушного судна и

экипажем нарушений правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта. Сев за штурвал вертолета, командир воздушного судна не прошел предполетного медицинского осмотра и не был допущен к выполнению полетного задания в связи с подозрением на нахождение в состоянии алкогольного опьянения. Помимо этого, он не проверил надежность крепления груза к швартовочным узлам, нарушил эксплуатационные ограничения, связанные с превышением взлетной массы вертолета. Кроме этого, им были нарушены правила захода на посадку, что стало одной из основных причин авиационного происшествия и причинения вреда здоровью пассажиров. В свою очередь, второй пилот и бортмеханик не обеспечили безопасное размещение багажа и ручной клади в салоне вертолета, не проконтролировали соблюдение на борту правил безопасности и надежность крепления груза к швартовочным узлам, а также нарушили эксплуатационные ограничения, связанные с превышением взлетной массы вертолета. С учетом полученных следствием доказательств командир воздушного судна, второй пилот и бортинженер привлечены к уголовной ответственности по ч. 1 ст. 263 УК РФ и уволены из авиакомпании.

Поскольку авиационному событию предшествовал ряд нарушений, следствием тщательной проверки была подвергнута система управления безопасности полетов авиакомпании. Проведенная экспертиза подтвердила вывод о неудовлетворительной работе отдельных ее элементов. Доказано, что один из руководителей летного подразделения авиакомпании – командир авиационного звена, являясь представителем перевозчика, ответственным за обеспечение авиационной безопасности, пренебрег положениями, регулирующими безопасность перевозок пассажиров авиационным транспортом, не принял мер к отстранению командира вертолета, не допущенного к выполнению полетного задания, от управления воздушным судном, и не направил его на медицинское освидетельствование, допустив выполнение полета воздушного судна с пассажирами под его управлением. Тем самым жизнь и здоровье перевозимых на борту пассажиров были поставлены под угрозу.

По результатам расследования уголовного дела командиру авиационного звена предъявлено обвинение в совершении



преступлений, предусмотренных п. «в» ч. 2 ст. 238 УК РФ и ч. 1 ст. 263 УК РФ.

Тесное взаимодействие следствия с органами, осуществляющими оперативно розыскную деятельность, повлекло выявление фактов незаконных пассажирских перевозок авиатранспортом и пресечение деятельности нелегальных авиаперевозчиков.

Так, 27 октября 2015 г. в ходе совместных мероприятий, проведенных сотрудниками следственного управления, регионального управления ФСБ России и транспортной полиции, выявлен факт перевозки индивидуальным предпринимателем за плату 15 пассажиров, в том числе 4 детей, на арендованном воздушном судне ТВС-2МС-24 по маршруту село Казачье Усть-Янского района – Табалахский наслег Верхоянского района – село Хомустах Намского района Республики Саха (Якутия).

Выполнение обвиняемым коммерческой перевозки пассажиров представляло реальную опасность для жизни и здоровья пассажиров, поскольку осуществлялось в нарушение требований авиационной безопасности полетов, без разрешающих коммерческую перевозку пассажиров документов, на воздушном судне ТВС-2МС-24 не предназначенном для коммерческой перевозки пассажиров, с нарушениями норм пассажироместимости, без оборудования посадочных мест пассажиров ремнями безопасности, с непригодным к эксплуатации колесом шасси самолета в виду износа протектора, без уведомления органов обслуживания воздушного движения о планируемом полете и использовании воздушного пространства Российской Федерации, что создавало условия для возникновения нештатных ситуаций во время пилотирования воздушного судна, развитие которых могло привести к авиационному происшествию с воздушным судном, гибели и причинению телесных повреждений пассажирам, членам экипажа и иным лицам.

В 2016 г. следственными органами Восточно-Сибирского следственного управления на транспорте завершено расследование уголовного дела в отношении директора общества с ограниченной ответственностью Авиакомпания «Алаас-Авиа», обвиняемого в совершении 7 эпизодов преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 238

УК РФ, который с мая по июнь 2015 г. в нарушение требований Воздушного кодекса Российской Федерации, законов «О защите прав потребителей», «О лицензировании отдельных видов деятельности», а также Федеральных авиационных правил организовал незаконную перевозку пассажиров в населенных пунктах Намского и Кобяйского района Республики Саха (Якутия) на имевшихся в распоряжении авиакомпании самолетах типа Ан-2 и ТВС-2МС.

Следствие установило, что у общества с ограниченной ответственностью Авиакомпания «Алаас-Авиа», осуществлявшего незаконные коммерческие авиаперевозки пассажиров отсутствовала соответствующая лицензия. Техническое состояние самолетов не проверялось на соответствие установленным требованиям. Члены экипажей не проходили предварительной подготовки к полётам, включая тренажерную. Один из пилотов не имел действующего летного свидетельства пилота коммерческой авиации и медицинского заключения о годности к лётной работе. Используемое в воздушных судах топливо не отвечало предъявляемым требованиям и содержало примеси воды. Тем самым жизнь и здоровье пассажиров при оказании им услуг авиационных перевозок были поставлены под угрозу.

Маршруты нелегальных полетов были выбраны с учетом удаленности поселков от республиканского центра и отсутствия иного транспортного сообщения между ними. Информация о планируемых рейсах размещалась с использованием сотовой связи и интернетресурсов.

Всего, таким образом, авиакомпания выполнила 6 незаконных пассажирских авиарейсов, в ходе которых было перевезено 73 пассажира, в том числе 49 детей, за плату в размере 7 тыс. р. с одного взрослого пассажир и 3,5 тыс. р. с ребенка. Седьмой незаконный рейс на самолете Ан-2 с 19 пассажирами на борту был пресечен сотрудниками регионального управления ФСБ России.

В ходе предварительного следствия с привлечением специалистов территориального управления Росавиации проведены осмотры взлетно-посадочных площадок и самолетов. В рамках обысковых мероприятий в авиакомпании изъята документация, назначены и проведены летно-техническая судебная экспертиза,

химическая экспертиза, выявившая примеси воды в используемом топливе, судебная психолого-психиатрическая экспертиза. Допрошены более 80 свидетелей, в том числе пассажиры рейсов и специалисты в области авиации, проверены сведения о квалификации пилотов и технических работников. Вина директора ООО «Алаас-Авиа» была доказана, дело направлено в суд для рассмотрения по существу.

Выявление и расследование указанного вида преступлений представляет особую сложность ввиду отсутствия в настоящее время научно-методических рекомендаций, практических пособий.

Каждое уголовное дело пока уникально, требует не только специальных познаний, но и творческого подхода следователей и криминалистов. Квалифицированному закреплению доказательств способствовали сложные экспертные исследования, проведен ряд нетрадиционных экспертиз, таких как комплексная летно-техническая экспертиза системы управления безопасностью полетов, экспертиза реконструкции транспортного события.

Как показывает практика, следователи нередко прибегают к мерам профилактического характера, что позволяет предотвратить совершение преступлений на транспорте.

Достаточно активно следователи использовали полномочия, предусмотренные ст. 158 УПК РФ.

Так, по представлению следствия органами Росавиации действие сертификата эксплуатанта, выданного ранее авиакомпания «Алаас-Авиа», приостановлено. Внесенное представление о неудовлетворительной работе отдельных элементов системы управления безопасностью полетов авиакомпании «Алроса», в частности, недостатки организации деятельности медицинских работников при освидетельствовании экипажей, организационных документов, регламентирующих порядок проведения медосмотров и системы оповещения об авиационных событиях, повлекло модернизацию системы управления безопасностью полетами: пересмотрены гражданско-правовые отношения по оказанию услуг по освидетельствованию экипажей, доработаны инструкция по проведению предполетных осмотров экипажей и инструкция по порядку действий, обязанностям и ответственности должностных лиц авиакомпании.

Данные документы приведены в соответствие с действующими нормами и правилами в области авиации.

По результатам рассмотрения представления по факту авиационного события с самолетом ТВС-2 Амурской авиабазы руководством данного авиапредприятия переработано и приведено в соответствие с установленными требованиями Руководство по летной эксплуатации.

По всем делам эксплуатантами проведены мероприятия, направленные на исключение нарушений безопасности полетов.

Помимо этого, налажено непрерывное взаимодействие с министерством транспорта Иркутской области. На постоянной основе сотрудники управления принимают участие в заседаниях Совета управления по безопасности полетов.

В целях повышения эффективности и качества работы, а также подготовки и принятия мер по профилактике и предотвращению происшествий на воздушном транспорте в следственном управлении создана рабочая группа. К ее компетенции относится сбор и анализ информации, определение тенденций в динамике и структуре правонарушений, в том числе экономической и коррупционной направленности; изучение поступивших материалов (информаций) о правонарушениях и преступлениях; обсуждение имеющихся в органах, осуществляющих оперативно-розыскную деятельность, материалов и выработка рекомендаций по их реализации; подготовка предложений по проведению доследственных проверок, расследованию уголовных дел и принятию мер профилактической направленности.

Вопросы организации работы по расследованию уголовных дел и рассмотрению сообщений о преступлениях в сфере безопасности движения и эксплуатации транспорта неоднократно становились предметом обсуждения на заседаниях коллегии следственного управления, межведомственных совещаниях. В их решениях определены основные направления работы следствия во взаимодействии с контрольно-надзорными ведомствами и органами, осуществляющими оперативно-розыскную деятельность по принятию эффективных и действенных мер, направленных на предотвращение авиационных происшествий.

## Список использованной литературы

1. Белкин Р.С. Курс криминалистики : в 3 т. / Р.С. Белкин. – М., 1997. – Т. 1 : Общая теория криминалистики.
2. Иванов И.И. Криминалистическая профилактика преступлений: методологические основы и отличие от иных подсистем предупреждения преступной деятельности / И. И. Иванов // Вестник криминалистики. – 2014. – № 4 (52). – С. 44–57.
3. Махтаев М.Ш. Основы теории криминалистического предупреждения преступлений : монография / М.Ш. Махтаев ; науч. ред. А.С. Подшибякин. – М., 2001.
4. Махтаев М.Ш. Проблемы криминалистического обеспечения предупреждения преступлений : дис. ... д-ра юрид. наук / М.Ш. Махтаев. – М., 2001.
5. Иванов И.И. Криминалистическая превенция (комплексное исследование генезиса, состояния, перспектив) : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук / И.И. Иванов. – Санкт-Петербург, 2004.

## Информация об авторах

*Степаненко Диана Аркадьевна* – доктор юридических наук, профессор, кафедра уголовно-процессуального права и криминалистики, Восточно-Сибирский филиал Российского государственного университета правосудия, 664074, Российская Федерация, г. Иркутск, ул. Ивана Франко, 23 а, e-mail: [diana-stepanenko@mail.ru](mailto:diana-stepanenko@mail.ru).

*Липунова Елена Александровна* – руководитель ВосточноСибирского следственного управления на транспорте, Следственный комитет Российской Федерации, генерал-майор юстиции, аспирант, кафедра криминалистики, судебных экспертиз и юридической психологии, Байкальский государственный университет, 664003, Российская Федерация, г. Иркутск, ул. Ленина, 11, e-mail: [2435323el@mail.ru](mailto:2435323el@mail.ru).

## Information about authors

*Stepanenko, Diana A.* – Doctor of Law, Professor, Chair of Criminal Procedural Law and Criminalistics, East-Siberian branch,

Russian State University of Justice, 23a Ivan Franko Str., 664074, Irkutsk, Russian Federation, e-mail: diana-stepanenko@mail.ru.

*Lipunova, Elena A.* – Head of the East Siberian Investigation Department on Transport, Investigative Committee of the Russian Federation, Major General of Justice, Postgraduate Student, Chair of Criminalistics,

Judicial Examinations and Legal Psychology, Baikal State University, 11 Lenin St., 664003, Irkutsk, Russian Federation, e-mail: 2435323el@mail.ru.