

*На правах рукописи*

*УДК 343.222.4:343.85*

**Терентьев Константин Николаевич**

**НЕОСТОРОЖНЫЕ ПРЕСТУПЛЕНИЯ  
НА ВОЗДУШНОМ ТРАНСПОРТЕ:  
ПРОБЛЕМЫ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ**

Специальность: 12.00.08 – уголовное право и криминология;  
уголовно-исполнительное право

**АВТОРЕФЕРАТ**

**диссертации на соискание ученой степени  
кандидата юридических наук**

Нижний Новгород – 2003

Работа выполнена на кафедре уголовного права и процесса юридического факультета Сыктывкарского государственного университета.

**Научный руководитель:** доктор юридических наук, профессор,  
академик РАЮН  
*Горшенков Геннадий Николаевич*

**Официальные оппоненты:** доктор юридических наук, профессор  
*Коломытцев Николай Алексеевич;*  
кандидат юридических наук  
*Глухова Анна Анатольевна*


**Ведущая организация:** Владимирский юридический институт  
Министерства юстиции Российской  
Федерации

Защита состоится «25» декабря 2003 года в 9 часов на заседании диссертационного Д-203.009.01 при Нижегородской академии МВД России по адресу: 603600, г. Н. Новгород, ГСП-268, Анкудиновское шоссе, д. 3. Зал ученого совета.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке Нижегородской академии МВД России.

Автореферат разослан «20» ноября 2003 года.

Ученый секретарь  
диссертационного совета,  
кандидат юридических наук, доцент

 Миловидова М.А.

2005-4  
15042

880113

## ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

**Актуальность исследования.** За последние десять лет (1992–2001 гг.) в России наблюдалось снижение уровня безопасности полетов по сравнению с предыдущим десятилетием в пять раз<sup>1</sup>. Также наблюдалось снижение безопасности полетов вертолетов более чем в три раза и на легких самолетах – более чем в 3–4 раза<sup>2</sup>. В течение указанного периода произошло 506 авиационных происшествий, из которых 122 катастрофы, унесшие жизни 1 621 человека. Всего за период 1992–2001 годов Межгосударственным авиационным комитетом (далее – МАК) было расследовано 270 авиационных происшествий, по результатам которых было разработано около 1 000 рекомендаций<sup>3</sup>. Каждая катастрофа наносит огромный ущерб государству (по оценкам специалистов, одно авиационное происшествие обходится государству примерно в 300 млн. долларов). Так, катастрофа Ту-154 в 1994 году в районе г. Иркутска привела к убыткам в размере 15 млрд. рублей.

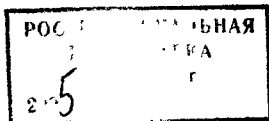
За последнее десятилетие наблюдалось также снижение безопасности полетов в странах СНГ. Самыми неблагополучными государствами оказались Украина и Казахстан. Так, за период 1992–2001 годов на Украине произошло 45 авиационных происшествий, из них 13 катастроф (159 погибших). В Казахстане за аналогичный период имело место 39 авиационных происшествий, из них 7 катастроф (57 погибших).

Ухудшение состояния безопасности полетов привело к критике учредителей авиакомпаний и представителей авиационных властей со стороны СМИ. Кроме того, журналисты сегодня все чаще берут инициативу в свои руки и проводят независимое расследование обстоятельств авиационных ка-

<sup>1</sup> См.: Теймуразов Р.А. Состояние безопасности полетов в гражданской авиации государств – участников «Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства» за десятилетний период (1992–2001 гг.) // Труды Общества исследователей авиационных происшествий. – М., 2002. – Вып.14 – С. 20.

<sup>2</sup> См. там же. – С. 21.

<sup>3</sup> См. там же. – С. 24.



тастроф. Результатом подобной работы стали тематические телепрограммы «Как это было?», «Специальный репортаж», «Человек и закон».

Важность обнародования результатов расследования авиационных происшествий трудно переоценить. Вместе с тем, освещение событий об авиационных происшествиях носит и негативную тенденцию: некоторые журналисты, не дожидаясь окончания расследования, сами определяли виновных. Этот факт, в частности, нашел отражение в публикациях представителей МАК и Общества расследователей авиационных происшествий (далее – ОРАП).

Негативные факторы коммерциализации воздушных перевозок вынудили федеральные органы государственной власти принять решительные меры по устранению создавшейся ситуации. Так, Правительство РФ 14 мая 2003 года приняло постановление № 282 «О внесении изменений и дополнений в некоторые акты Правительства Российской Федерации по вопросам повышения безопасности полетов и авиационной безопасности в гражданской авиации Российской Федерации». К сожалению, существенная часть указанного нормативного акта посвящена вопросам борьбы с захватом воздушных судов. Никаких существенных мер по повышению уровня безопасности полетов в постановлении не содержится.

Проблемой безопасности полетов озабочена также и Государственная Дума Российской Федерации. Например, 21 февраля 2003 года было принято постановление № 3666-III ГД «О ситуации в связи с приостановлением действия сертификата типа на российский самолет Ил-86», в котором содержится обвинение МАК в сокрытии истинных причин авиационных катастроф в результате совмещения полномочий по сертификации авиационной техники и расследованию авиационных происшествий (виноват «человеческий фактор», а не материально-техническая изношенность техники), а также в расходовании солидных денежных сумм не на повышение безопасности полетов. Кроме того, в постановлении содержится предложение упразднить МАК и создать иной отвечающий требованиям орган.

На повышение уровня безопасности полетов также направлен приказ министра обороны РФ от 26 марта 2003 года № 90 «Об утверждении Инструкции по организации воздушных перевозок в Вооруженных Силах Российской Федерации», которым предусматривается деятельность нештатной группы контроля, контрольное взвешивание груза, а также проверка пассажиров.

Большую озабоченность состоянием безопасности полетов проявляет и Генеральная прокуратура РФ, деятельность которой вскрыла следующие факты: взяточничество в среде авиационных властей, продажа фальсифицированных агрегатов для самолетов и вертолетов, перегруз воздушных судов, несоблюдение сроков расследования авиационных происшествий.

В настоящее время существует очень мало криминологических исследований неосторожных авиационных преступлений, а также исследований на стыке уголовного права, криминологии и специальных авиационных наук. Это приводит к отсутствию эффективных рекомендаций по противодействию криминальной аварийности в российской авиации.

**Степень научной разработанности темы.** Проблема предупреждения неосторожных преступлений на воздушном транспорте рассматривалась в работах Б.Н. Дудишкина, М.С. Лодысева, Э.К. Саулевича, В.Г. Старкова, А.И. Чучаева, В.Е. Эминова. В то же время работы указанных авторов носят больше уголовно-правовой характер, чем криминологический. Данный факт свидетельствует о недостаточной разработанности темы в правовой литературе. Положительным моментом научных работ по неосторожным «техническим» преступлениям является учет повышенной психологической напряженности человека при оперировании источником повышенной опасности, а также рассмотрение ошибки как результата недостаточной подготовленности субъекта (преступное невежество).

Несмотря на перечисленные достоинства, в правовой литературе вопрос о механизме неосторожного авиационного преступления решается без учета опасных психофизиологических и эргономических факторов. Это при-

водит к необоснованной аналогии между авиационным происшествием и дорожно-транспортным.

**Цель и задачи исследования.** Целью исследования является системный анализ положений инженерной психологии и эргономики и выработка на этой основе теоретических обобщений и практических предложений по совершенствованию расследования неосторожных преступлений на воздушном транспорте и предупредительной деятельности, направленной на выявление и устранение опасных факторов, связанных с человеком.

Достижение указанной цели исследования обеспечивается решением следующих задач:

- изучение особенностей труда авиационных специалистов, негативно влияющих на деятельность человека в экстремальных условиях, выступающих тем самым в качестве виктимогенных факторов;

- анализ и криминологическая характеристика ошибок авиационных специалистов под воздействием негативных психофизиологических и эргономических факторов, вызванных недостатками организации авиатранспортной системы в РФ;

- исследование авиационных специалистов как группы социального риска и экономических факторов как основных причин, провоцирующих девиации авиаработников в условиях рыночной экономики России;

- выявление недостатков отечественной системы расследования и предупреждения авиационных происшествий, выступающих в качестве криминогенных факторов;

- анализ исследований в области авиационной медицины, инженерной психологии и эргономики, определение криминологической значимости указанных научных направлений в деле предупреждения неосторожных преступлений в авиации;

- установление критериев эффективности применения эргономических методов в предупредительной деятельности;

– обозначение приоритетных направлений в дальнейшем изучении уязвимости человеческого фактора в системе детерминации неосторожных преступлений на воздушном транспорте.

**Объект и предмет исследования.** Объектом исследования выступает неосторожная преступность на воздушном транспорте Российской Федерации и система ее детерминации, а также возможность предупреждения авиатранспортных преступлений.

**Предметом** исследования являются внутренние и внешние взаимосвязи социотехнической системы «человек – воздушное судно – окружающая среда» как неустойчивой и потенциально опасной, а также проблема обеспечения криминологической безопасности личности в рамках авиатранспортной системы РФ за счет выявления и нейтрализации криминогенных факторов личностного и техногенного характера.

**Методология и методы исследования.** В методологическом плане исследование проведено с использованием диалектического, системного, сравнительно-исторического, логического, формально-юридического, метода документального анализа и других методов изучения и анализа научных данных, практики расследования летных происшествий, нормативно-правовых актов, регламентирующих летную деятельность и безопасность полетов. Особое значение отводилось методологическому подходу, в соответствии с которым обеспечивается неразрывная связь теории и практики. Кроме того, в связи с новизной, сложностью и спецификой поставленных задач методологическую основу исследования составили методы инженерной психологии и авиационной эргономики.

**Теоретическую основу исследования** составили труды ученых-правоведов: И.А. Алиева, Ю.М. Антоняна, Ю.А. Афиногорова, Ю.Д. Блувштейна, С.С. Босколова, С.Е. Вицина, Б.В. Волженкина, Ю.А. Воронина, Р.Р. Галиакбарова, Г.Н. Горшенкова, Р.М. Готлиба, М.С. Гринберга, А.П. Гриндорфа, П.С. Дагеля, И.Н. Даньшина, А.И. Долговой, Н.А. Дудника, А.Э. Жалинского, К.Е. Игошева, И.И. Карпеца, В.Е. Квашиса, В.В. Ключкова.

А.Л. Кононова, А.И. Коробеева, Б.В. Коробейникова, Н.А. Коровиной, А.Г. Корчагина, Д.П. Котова, Н.В. Кривошековой, В.Н. Кудрявцева, Н.Ф. Кузнецовой, Б.А. Куринова, В.Н. Лукьянова, В.В. Лунеева, В.Б. Малинина, Г.М. Миньковского, Р.И. Михеева, В.А. Нерсесяна, В.А. Номоконова, Р.Т. Нуртасва, В.В. Орехова, В.В. Панкратова, А.Р. Ратинова, А.И. Ролика, М.В. Самольяновой, А.В. Сахарова, В.А. Серебряковой, В.Н. Сомина, И.А. Таубкина, И.М. Тяжковой, М.Г. Угрехелидзе, А.И. Чучаева, Н.В. Щедрина, А.А. Эйсмана, В.Е. Эминова и др.

Кроме того, рассмотрение проблем человеческого фактора основано на научных работах таких видных ученых в области инженерной, авиационной психологии, авиационной медицины и эргономики, как: Г. Армстронг, Р.К. Гинятулин, Л.П. Гримак, К.М. Гуревич, В.Г. Денисов, Н.А. Завалова, Г.С. Карапетян, В.В. Козлов, А.Н. Леонтьев, С.П. Личко, А.В. Малишевский, А.Л. Микинелов, Н.Ф. Михайлик, В.М. Мунипов, М. Мурани, Н.В. Носов, В.Е. Овчаров, Дж. Оуэнс, В.Е. Поляков, В.А. Пономаренко, А.И. Прокофьев, А.Ф. Пчелинов, А.Н. Рева, В.В. Романенко, А.В. Скрипец, Ю.К. Стрелков, В.Е. Чепига, В.Г. Шахвердов и др.

Исследование также опирается на публикации, авторами которых являются авиационные специалисты, а также специалисты в области расследования авиационных происшествий: В.А. Беликов, В.В. Бычко, В.Е. Вига, В.А. Войцеховский, М.Л. Галлай, Ю.В. Дунаев, В.Л. Дудин, А.Т. Ена, А.Ю. Журин, В.Е. Калошин, Б.А. Кулик, А.А. Ларин, О.Т. Лысенко, А.К. Назаров, И.В. Пстыго, В.А. Свиридов, Б.В. Сидоренко, В.Ф. Сильченко, В.В. Скрыпник, А.А. Смяткин, Н.А. Столяров, Р.А. Теймуразов, Ю.Н. Тимченко, А.А. Трошин, А.Ю. Черкашин, С.С. Шумило, А.К. Щербаков, Я.Н. Янаков и др.

Таким образом, теоретическая основа исследования сформирована на базе изученных трудов криминалистов и криминологов, а также узкоспециальных источников по инженерной психологии, авиационной эргономике, авиационной педагогике и т. д.



**Нормативную базу** исследования составили нормативно-правовые акты Международной организации гражданской авиации (ИКАО), Конституция РФ, Уголовный кодекс РФ, Гражданский кодекс РФ, Кодекс РФ об административных правонарушениях, Воздушный кодекс РФ, действующее законодательство в области использования воздушного пространства, ведомственные инструкции и руководства.

**Эмпирическая база исследования.** Для достижения поставленной цели нами широко использовались социологические методы: опросы в форме анкетирования и интервью. В частности, было проведено анкетирование 100 человек – авиационных специалистов рядового звена авиакомпаний «Коминтеравиа» и «Комиавиатранс», авиаспециалистов из Архангельска и Санкт-Петербурга, представителей преподавательского состава Коми регионального центра подготовки авиационного персонала. Кроме того, автором было проведено интервьюирование 20 авиационных специалистов высшего звена

В качестве эмпирического материала были использованы также материалы расследования 85 авиационных происшествий, имевших место как в Российской Федерации, так и за рубежом.

**Научная новизна исследования.** Научная новизна диссертационной работы состоит в том, что в ней впервые на фундаментальном уровне проведено комплексное исследование неосторожных преступлений на воздушном транспорте. Опираясь на современные достижения уголовно-правовой, криминологической мысли, инженерной психологии, эргономики и объемный анализ практики расследования авиационных происшествий, удалось выявить причинный комплекс неосторожных авиационных преступлений в современной России, а также обосновать несостоятельность существующей системы предупреждения и расследования авиационных происшествий.

Настоящее исследование предполагает рассмотрение прежде всего криминологических проблем на стыке криминологии, уголовного права, инженерной психологии и эргономики.

### **Основные положения, выносимые на защиту:**

– приведение в соответствие с положениями Конституции РФ и нормативно-правовыми актами Международной организации гражданской авиации (далее – ИКАО) нормативно-правовых положений, регламентирующих вопросы организации авиатранспортного процесса и обеспечения безопасности полетов, а именно: обеспечение принципа безопасности личности как основы функционирования воздушного транспорта;

– анализ и оценка ошибок авиационных специалистов как следствия недостатков авиатранспортной системы в целом. Планирование предупредительной деятельности по схеме «от экипажа к авиатранспортной системе», осознание вынужденности преступного поведения авиационных специалистов в условиях действия негативных факторов коммерциализации воздушных перевозок;

– продолжение рассмотрения неосторожных преступлений на воздушном транспорте по аналогии с автотранспортными преступлениями несогласно, так как условия деятельности человека при управлении авиационной техникой существенно отличаются от работы водителей;

– существование психофизиологических опасных факторов свидетельствует о специфичности ошибок экипажа, приводящих к общественно опасным последствиям. Подобные факторы неизвестны правоведам, а знание их природы представляется криминологически значимым, так как позволяет понять природу ошибок авиационных специалистов и уяснить причины профессиональных отклонений авиационного персонала;

– необходимость разработки методического пособия по расследованию и предупреждению авиационных происшествий для работников транспортной прокуратуры с учетом современных психологических и эргономических исследований в области человеческого фактора; разработка соответствующей учебной программы и обучение по ней основам эргономики с участием специалистов в области расследования авиационных происшествий, инженерной психологии и эргономики;

– организационно-управленческие факторы неосторожных авиационных преступлений являются самыми скрытными и опасными. Предупреждение указанной категории преступлений должно исходить из поиска причин организационно-управленческого характера;

– целесообразность разработки и внедрения в практику криминологического мониторинга авиапредприятий с целью выявления криминогенных факторов, ставящих под угрозу личность авиационных специалистов и пассажиров, а также нейтрализации административного давления на экипаж;

– отечественные расследователи авиационных происшествий зачастую поверхностно подходят к поиску факторов авиационных происшествий, заостряя свое внимание лишь на ошибках рядовых специалистов. Это приводит к повторению авиационных происшествий по одним и тем же причинам;

– с помощью эргономических методов возможно проникновение в сущность механизма ошибок авиационных специалистов, а также обнаружение криминогенных факторов в самой авиатранспортной системе РФ;

– необходимость усиления государственного контроля за безопасностью полетов, так как отсутствие такового может привести к росту числа авиационных происшествий, вызванных криминализацией воздушных перевозок.

**Теоретическая значимость исследования.** Теоретическая значимость диссертационного исследования состоит в том, что в нем раскрыта специфика неосторожных авиационных преступлений, связанных с человеческим фактором; выявлены психофизиологические опасные факторы, провоцирующие ошибки авиационных специалистов; обоснован вынужденный характер преступного поведения авиаработников в условиях развития рыночных отношений в современной России; дана криминологическая характеристика мотивации учредителей авиакомпаний, а также иных факторов криминализации воздушных перевозок; произведено сопоставление теоретических положений инженерной психологии и эргономики с практикой организации полетов и расследования авиационных происшествий в Российской Федера-

ции и за рубежом; сформулированы положения по совершенствованию системы предупреждения неосторожных авиационных преступлений с учетом современных достижений в области «человеческого фактора».

**Практическая значимость исследования.** Положения, выводы и предложения, сформулированные по результатам диссертационного исследования могут быть использованы в процессе законотворчества, в частности при подготовке и разработке законопроектов комплексных государственных и региональных программ по противодействию неосторожным преступлениям на воздушном транспорте, при внесении изменений в нормативные акты, касающиеся регламентации порядка расследования авиационных происшествий, что должно способствовать единообразному проведению обоснованной уголовной политики государства в области безопасности воздушных перевозок

Полученные в ходе проведения диссертационного исследования выводы могут быть использованы в учебном процессе высших юридических учебных заведений при чтении курсов криминологии, уголовного права и специальных курсов, при подготовке научных разработок и учебных пособий, касающихся проблем расследования неосторожных авиационных преступлений, их предупреждения, а также при проведении дальнейших исследований по данной тематике.

**Апробация результатов исследования и их внедрение в практику.** Основные теоретические положения и выводы автора нашли отражение в пяти публикациях, выступлениях на научно-практических конференциях: всероссийской – «Нравственно-правовые аспекты молодежной политики», г. Сыктывкар, 8–9 июня 2000 года; II региональной научно-теоретической конференции «Политические, экономические и социокультурные аспекты регионального управления на Европейском Севере», г. Сыктывкар, 24 апреля 2003 года; трех внутривузовских, проведенных в Сыктывкарском государственном университете в 2000–2002 годах; криминологической конференции «Современные проблемы противодействия преступности: теория и практика», 2003 год.

Результаты диссертационного исследования используются в учебном процессе Сыктывкарского государственного университета при чтении курса «Криминология» (отдельные аспекты неосторожных «технических» преступлений), разработанных соискателем спецкурсов «Криминальная виктимология» (особенности виктимогенной ситуации при взаимодействии человека с источниками повышенной опасности) и «Особенности криминологического изучения неосторожных преступлений на транспорте». Кроме того, результаты исследования внедрены в практику Коми территориального управления воздушного транспорта Минтранса России.

**Структура диссертации.** Структура работы определялась целью и задачами исследования. Диссертация состоит из введения, трех глав, объединяющих восемь параграфов, заключения, списка использованной литературы. Исследование выполнено в объеме, соответствующем требованиям, предъявляемым к кандидатским диссертациям.

## СТРУКТУРА И СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

**Во введении** обосновывается выбор темы диссертационного исследования, ее значение и актуальность; определяются цели и задачи, объект и предмет исследования, характеризуется методологические и теоретические основы работы, ее эмпирическая база; излагаются основные положения, выносимые на защиту, приводятся сведения об апробации полученных результатов и внедрении их в практику.

**Первая глава «Причинный комплекс неосторожных преступлений на воздушном транспорте РФ»** состоит из трех параграфов. *В первом параграфе «Криминологическая характеристика особенностей функционирования авиатранспортной системы Российской Федерации в условиях рыночной экономики»* автором выявлены негативные последствия перехода России к рыночной экономике: деформирование духовной сферы граждан.

обострение эгоистических настроений, распространение стяжательства, падение уровня профессиональной культуры.

В работе отмечается, что неконтролируемый процесс разгосударствления собственности привел к распаду Аэрофлота на множество частных авиакомпаний. В создавшихся условиях государство потеряло контроль над стратегически важной отраслью народного хозяйства, а авиационные перевозки быстро криминализировались.

Разрушение административно-командной системы управления привело к существенным изменениям в функционировании авиатранспортной системы постсоветской России, а именно:

- тотальному разгосударствованию собственности;
- переходу от «тепличных» условий плановой экономики и закрытого от конкуренции рынка к борьбе за существование в самых крайних ее проявлениях;
- замене громоздкой и неэффективной структуры директивного управления с чрезмерными накладными расходами на государственное регулирование деятельности в области авиации;
- отсутствию у субъектов авиационных услуг ориентации на потребителя и, как следствие, низкому качеству предоставляемых услуг.

Вслед за крушением административно-командной системы начался процесс разрушения авиации России. Это вызвало к жизни следующие последствия, существенно снизившие уровень безопасности полетов:

- падение мотивации к летному труду из-за неуверенности в завтрашнем дне (30–40%);
- снижение психической активности, готовности к любым испытаниям, падение нравственной силы, чувства долга и чести за счет низкого престижа летной работы (60–80%);
- отрицательное отношение семьи к продолжению летной деятельности в этих условиях (50–60%);

– профессиональная детренированность – общий налет не превышает сейчас 10–15% от научно обоснованного, что вызывает у летного состава тревогу, апатию, обиду, презрение (45–55%);

– снижение уровня психического здоровья – увеличение дисквалификации из-за психосоматических расстройств (20–35%);

– увеличивающаяся тенденция к неуставным и уголовным действиям, индивидуализму, к появлению социально опасных привычек, не совместимых с летной профессией, увеличились суициды (на 16–22%).

Автор отмечает, что подобные обстоятельства не нашли отражения в научной литературе по проблемам предупреждения неосторожных преступлений на воздушном транспорте. Кроме того, приведенные данные практически не учитываются при организации летной работы и профилактики безопасности полетов. Большой части авиационных руководителей вышеуказанная статистика неизвестна.

Характерной чертой рассматриваемых преступлений является то, что тяжкие последствия могут быть вызваны любым, даже незначительным попустительством или неверным решением членов экипажа, диспетчеров, авиатехников, работников других эксплуатационных служб, а также лиц, организующих полеты. Это обусловлено высокой ответственностью за исход полета и, как следствие, повышенной психической напряженностью.

В настоящее время на профессиональную напряженность авиационных специалистов наслаивается напряженность социальная, порожденная низким социальным статусом. Об этом, в частности, свидетельствуют забастовки авиационных диспетчеров в течение последних нескольких лет.

Главной особенностью функционирования авиатранспортной системы современной России являются негативные факторы коммерциализации воздушных перевозок: постановка во главу угла учредителями авиакомпаний экономических интересов, а не проблем обеспечения высокого уровня безопасности личности при производстве полетов.

*Второй параграф «Личностные факторы авиационного специалиста в системе детерминации неосторожных преступлений на воздушном транспорте»* посвящен криминологической характеристике человеческого фактора в авиации.

Автор пришел к выводу, что неосторожное авиационное преступление есть более сложная категория, чем характеристика таковой в имеющейся правовой литературе. Анализ последней показал, что авторы мало используют научные исследования в области инженерной психологии, эргономики и авиационной медицины. В итоге существует аналогия авиационного происшествия с дорожно-транспортным, которая проявляется и при расследовании неосторожных авиационных преступлений.

Специфика неосторожных авиационных преступлений связана со следующими факторами:

- среда, в которой происходит полет (агрессивная воздушная среда);
- скорость полета (особенно реактивных самолетов);
- психофизиологические опасные факторы, воздействующие на членов экипажа в полете. В работе проводится их детальный анализ.

В связи с этим требует особого внимания рассмотрение ошибок авиационных специалистов и их роли в механизме неосторожного авиационного преступления. На характер ошибок экипажа воздействуют следующие факторы:

- нарушение экипажем основных эксплуатационных процедур (33% случаев);
- отсутствие необходимого взаимодействия в экипаже (26%);
- отсутствие реакции командира воздушного судна на сообщения других членов экипажа (10%). В авиации существует «эффект Кассандры», суть которого выражается в игнорировании командиром экипажа замечаний со стороны подчиненных. Здесь срабатывает фактор бравирования старшего по статусу своей значимостью. Этот фактор является опасным для безопасности полета;



– неподготовленность членов экипажа к действиям в особых ситуациях полета (13%);

– эргономические недостатки воздушного судна.

**Третий параграф «Организационно-управленческие факторы неосторожных преступлений на воздушном транспорте»** посвящен криминологической характеристике факторов управления авиатранспортной системой РФ и летной деятельностью, в частности.

Автор характеризует указанные факторы как скрытые, наиболее лагентные. Статистика авиационных происшествий, а также проведенный опрос авиационных специалистов указывают на то, что долгое время организационно-управленческие причины авиационных происшествий скрывались от общественности. Отдельные руководители авиационной отрасли не обращают внимания на проблемы рядовых специалистов и не стремятся оперативно их решать. Занимаемые должности используются ими для решения личных интересов. Наблюдается проникновение криминала в руководящее звено авиации России.

**Вторая глава «Перспективные методы предупредительного воздействия на факторы неосторожной авиационной преступности»** состоит из трех параграфов. **Первый параграф «Современные проблемы предупреждения неосторожных преступлений в авиации России»** посвящен анализу существующей методики профилактики и предупреждения авиационных происшествий, а также порядка их расследования.

При рассмотрении неосторожных авиационных преступлений как преступлений, совершенных в экстремальных ситуациях, встает проблема выявления и нейтрализации опасных факторов. В связи с этим необходимо выделить некоторые проблемы предупреждения преступности в Российской Федерации в целом: во-первых, слабо развита система анализа причин преступности; во-вторых, недостаточно эффективна система первичного учета преступлений и их отражения в статистике.

Говоря о проблемах предупреждения неосторожных преступлений на воздушном транспорте, необходимо сказать о мерах безопасности как об одном из видов предупреждения. Меры безопасности – меры принудительного ограничения поведения физических и деятельности юридических лиц, применяемые при наличии указанных в законе оснований и имеющие целью предотвращение вредоносного воздействия источника опасности. Несмотря на то, что меры безопасности на практике используются широко, предупредительный потенциал данного вида воздействия изучен слабо. В советской и современной российской юридической науке институт мер безопасности находился и находится на периферии научных исследований. Социально-криминологическим основанием мер безопасности является необходимость пресечения вредного влияния источника повышенной опасности.

В условиях криминализации воздушных перевозок в России необходимо четко определить объект предупредительного воздействия. Следует согласиться с авторами, которые признают в качестве объекта предупреждения отклоняющееся поведение: социально-криминогенное пространство, негативные социальные процессы, любые криминогенные явления. В конечном счете, от успеха предупредительной деятельности зависит уровень криминологической безопасности, т. е. состояние защищенности законных интересов личности, общества и государства от внешних и внутренних угроз, источниками которых выступают явления, в той или иной степени связанные с преступностью, общественно опасными посягательствами, криминальной деятельностью, интересами криминалитета.

Основной недостаток современной системы обеспечения безопасности полетов – техноцентрический подход к расследованию летных происшествий. Это выражается в том, что тщательному изучению подвергаются агрегаты воздушного судна, а не экипаж. Например, при обращении с просьбой провести экспертизу по конкретному авиационному происшествию следователи в основном заинтересованы в получении ответов на такие вопросы, как была ли допущена ошибка и кем; как эта ошибка отразилась на возникнове-

нии, развитии и исходе летного происшествия; имело ли место нарушение нормативных, летно-методических документов; какие требования регламентирующих документов не были выполнены.

Специальными исследованиями доказано: традиционные способы обеспечения безопасности полетов, т. е. повышение уровня профессиональной дисциплины, в нынешних условиях практически бессильны. Корни большинства авиационных происшествий кроются в психологии экипажа и, соответственно, требуют психологических подходов к решению проблемы безопасности полетов.

В настоящее время, изучая материалы расследования авиационных происшествий, в документах часто можно прочесть формулировки, имеющие своим смыслом то, что причиной авиационного происшествия послужили неправильные или несвоевременные действия экипажа. Фактически же констатация того факта, что причиной авиационного происшествия были, например, «грубые ошибки в пилотировании самолета», является попыткой уйти от детального изучения обстоятельств авиационного происшествия, так как без раскрытия механизма этих ошибок, т. е. выяснения причин, почему пилот допустил неправильные или несвоевременные действия, невозможно и предотвращение подобных происшествий в будущем.

Таким образом, автор занимает позицию комплексного подхода к предупреждению и расследованию неосторожных авиационных преступлений.

*Во втором параграфе, носящем название «Эргономические методы предупреждения неосторожных преступлений в сфере воздушных перевозок», автор обосновывает применение методов эргономики в деятельности по предупреждению указанной категории преступлений.*

Целесообразно выделить две области, от которых исходит первоначальная угроза безопасности полетов: авиационная инженерия и организация авиатранспортного процесса. Поэтому сначала человек должен создать такое воздушное судно, которое соответствовало бы возможностям человека-оператора. Идеальное сочетание человека и машины – залог высокой надеж-

ности авиатранспортной системы. Обеспечить выполнение этой задачи призвана эргономика.

На современном этапе расследование авиационных происшествий необходимо вести в сторону выявления эргономических недостатков техники и управленческих решений, приведших к ошибкам экипажа. Для криминологии же авиационная эргономика – перспективное средство предупреждения неосторожных преступлений на воздушном транспорте. Авиационная эргономика – это специфическая ветвь кибернетики, изучающая общие принципы, процессы и законы управления в эргатических системах (человек – машина – среда) с целью наиболее эффективного построения и применения этих систем.

Эргономика сформировалась на стыке наук – психологии, физиологии, гигиены труда, социальной психологии, анатомии и ряда технических наук. Проблемы эргономики разрабатываются коллективами специалистов, в состав которых, в зависимости от характера решаемых задач, могут входить психологи, физиологи, гигиенисты, антропологи, социологи, экономисты, математики, дизайнеры, архитекторы, инженеры.

Среди эргономических методов можно выделить следующие:

- эргономическое проектирование (летательных аппаратов, рабочего места авиационных специалистов и т. п.);
- эргоэксплуатация (заключается в анализе ошибок авиационных специалистов при планировании профессиональной деятельности);
- эргономическая экспертиза (заключается в оценке соответствия личного состава и материально-технической базы авиакомпании эргономическим требованиям).

***Третий параграф «Криминологическая характеристика государственного контроля за безопасностью полетов»*** затрагивает вопросы повышения эффективности контроля государства за безопасностью полетов.

На сегодняшний день наблюдается неэффективность государственной системы контроля за безопасностью полетов. С одной стороны, это вызвано

наличием множества мелких авиакомпаний, не способных обеспечить высокий уровень безопасности полетов. С другой стороны, изначально обвинительный подход к расследованию авиационных происшествий не позволяет выявлять их истинные причины. Недостатки организационно-управленческого характера усложняют проблему предупреждения неосторожных авиационных преступлений. Указанные обстоятельства, в частности, были отражены в докладе председателя комиссии Межгосударственного авиационного комитета по расследованию происшествий на воздушном транспорте В.Д. Кофмана на заседании Совета по авиации и использованию воздушного пространства 31 октября 2002 года.

В докладе были выделены следующие упущения ведомственного контроля:

- системные упущения в профилактической работе;
- постоянно повторяющиеся ошибки в пилотировании своевременно не выявляются и должным образом не анализируются;
- нарушена система совершенствования организации летной и лётно-методической работы;
- продолжают отмечаться факты нарушений требований документов, допускаемых летным составом при планировании и выполнении полетов с VIP-персонами на борту;
- свернута работа по обобщению опыта эксплуатации воздушных судов всех типов, направленная на выявление возникающих в эксплуатации проблем, в том числе в части обеспечения должного уровня безопасности полетов.

Следует заметить, что российская система государственного контроля за безопасностью полетов пока не отвечает требованиям международных стандартов, каковыми являются требования ИКАО. Основная причина этого, на наш взгляд, заключается в несоответствии менталитета отдельных авиационных чиновников России современным требованиям предупреждения любых негативных воздействий на личность, несмотря на принятие Концен-

ции национальной безопасности Российской Федерации. Сегодня остро стоит проблема контроля безопасности, под которым понимается одна из функций управления системой безопасности, заключающаяся в оценке соответствия функционирования всех элементов системы обеспечения безопасности заданным параметрам, выявлении отклонений, уязвимых мест и причин их возникновения. Здесь уместно говорить также о необходимости проведения отдельной криминологической политики как средства управления неосторожной авиационной преступностью.

Следует сформулировать принципы государственного контроля за безопасностью полетов:

- своевременное выявление факторов опасности, которые в совокупности могут привести к авиационному происшествию;
- оценка степени опасности каждого фактора в отдельности;
- прогнозирование тенденции влияния опасностей на уровень безопасности полетов;
- своевременная разработка предупредительных мероприятий и информирование эксплуатантов;
- реализация оперативных и долгосрочных мероприятий по устранению или определению степени опасности факторов аварийности;
- контроль эффективности мероприятий.

Под безопасностью полетов автор понимает способность авиоперевозчика выполнять полеты без угрозы для жизни и здоровья личности.

**Третья глава «Эффективность использования методов авиационной эргономики в сфере противодействия неосторожной преступности на воздушном транспорте»** состоит из двух параграфов. *Первый параграф носит название «Критерии эффективности применения эргономических методов в предупреждении неосторожных авиационных преступлений».*

Для совершенствования предупреждения неосторожных авиационных преступлений необходимо выработать критерии эффективности профилактики

ческих мероприятий, под которыми следует понимать условия действенности предпринимаемых мер.

Первым критерием эффективности применения эргономических методов в предупредительной деятельности является комплексный подход к изучению человеческого фактора в причинном комплексе неосторожных авиационных преступлений.

Вторым критерием является оперативность выявления опасных факторов скрытого характера (инженерные просчеты, недостатки ведомственных нормативных актов и пр.).

Третий критерий – переход в расследовании от принципа «ошибки экипажа» к принципу «ошибка, заложенная в системе».

Четвертый критерий – прогностическая точность в определении возможных отклонений в работе летного состава.

Указанные критерии эффективности позволяют по-новому взглянуть на механизм поведения оператора сложных систем. Исследование должно охватывать как личные особенности человека, так и профессиональные навыки, а также факторы агрессивной технической среды. Соблюдение критериев эффективности способствует реализации принципа объективности расследования летных происшествий и, соответственно, соблюдению конституционного принципа презумпции невиновности.

Для обеспечения большей эффективности предупредительных мер эргономического характера необходимо:

- использовать данные об отказах достаточно большой выборки воздушных судов за возможно более длительный период времени;
- в статистическую выборку включать сведения об отказах, относящихся к возможно большему количеству типов воздушных судов, характеризующие надежность возможно более обширного перечня разнообразных систем

Необходимо также систематизировать встречающиеся отказы по группам:

- катастрофические отказы, которые могут повлечь за собой гибель людей и потерю материальной части;

- критические отказы, которые могут повлечь за собой серьезные повреждения людей и материальной части;
- переходные (на грани критических) отказы, которые могут вызвать повреждения людей и материальной части средней тяжести;
- несущественные отказы, не приводящие к повреждению людей или материальной части.

*Второй параграф «Приоритетные направления совершенствования системы профилактики и предупреждения неосторожных преступлений в авиации России» посвящен определению направлений дальнейшего криминологического изучения указанной категории преступлений.*

Необходимо констатировать тот факт, что проблемы борьбы с неосторожными преступлениями в авиации носят затяжной характер. Это объясняется в первую очередь нехваткой фундаментальных правовых и, в частности, криминологических исследований в области человеческого фактора с приобщением достижений инженерной психологии и авиационной эргономики. Без подобного взаимодействия дисциплин познать способности поведения человека-оператора, мотивации, эволюции преступного поведения будет невозможно. Криминология не может сама обеспечить нам доступ к корням человеческих ошибок при управлении техники, приводящих к общественно опасным последствиям.

Основные направления совершенствования предупреждения неосторожных преступлений в авиации России автор видит в следующем:

- комплексном подходе к криминологическому анализу механизма неосторожных авиационных преступлений с привлечением криминологии, уголовного права, инженерной психологии и эргономики;
- отказе от устоявшейся аналогии между авиационным происшествием и дорожно-транспортным, так как эти явления существенно отличаются друг от друга;
- изучении личности авиационного специалиста как представителя группы социального риска.



В заключении диссертации формулируются основные выводы и предложения, которые изложены в тексте настоящего автореферата при характеристике соответствующих разделов работы.

**Основные положения диссертационного исследования опубликованы в следующих работах:**

1. Терентьев К.Н. Авиационная эргономика в системе мер предупредительного воздействия на преступность // Вопросы национальной безопасности в исследованиях правоведов. – Сыктывкар, 2000. – С. 115–122.

2. Терентьев К.Н. Особенности криминологического изучения неосторожных преступлений на воздушном транспорте // Сборник трудов юридического факультета Сыктывкарского государственного университета. – Сыктывкар, 2001. – Вып.1. – С. 87–90.

3. Терентьев К.Н. Неосторожные преступления на воздушном транспорте и роль специальных знаний при их предупреждении и расследовании // Закономерности преступности, стратегия борьбы и закон. – М., 2001. – С. 290–295.

4. Терентьев К.Н. Неосторожность в авиации: криминологический аспект // Вестник Сыктывкарского государственного университета. – Сыктывкар, 2002. – С. 346–351.

5. Терентьев К.Н. Авиационные катастрофы как проблема криминологического исследования // Вестник научных трудов Нижнекамского филиала Московского гуманитарно-экономического института. – Серия 9: Право и правоохранительная деятельность. – Нижнекамск, 2003. – С. 37–42.

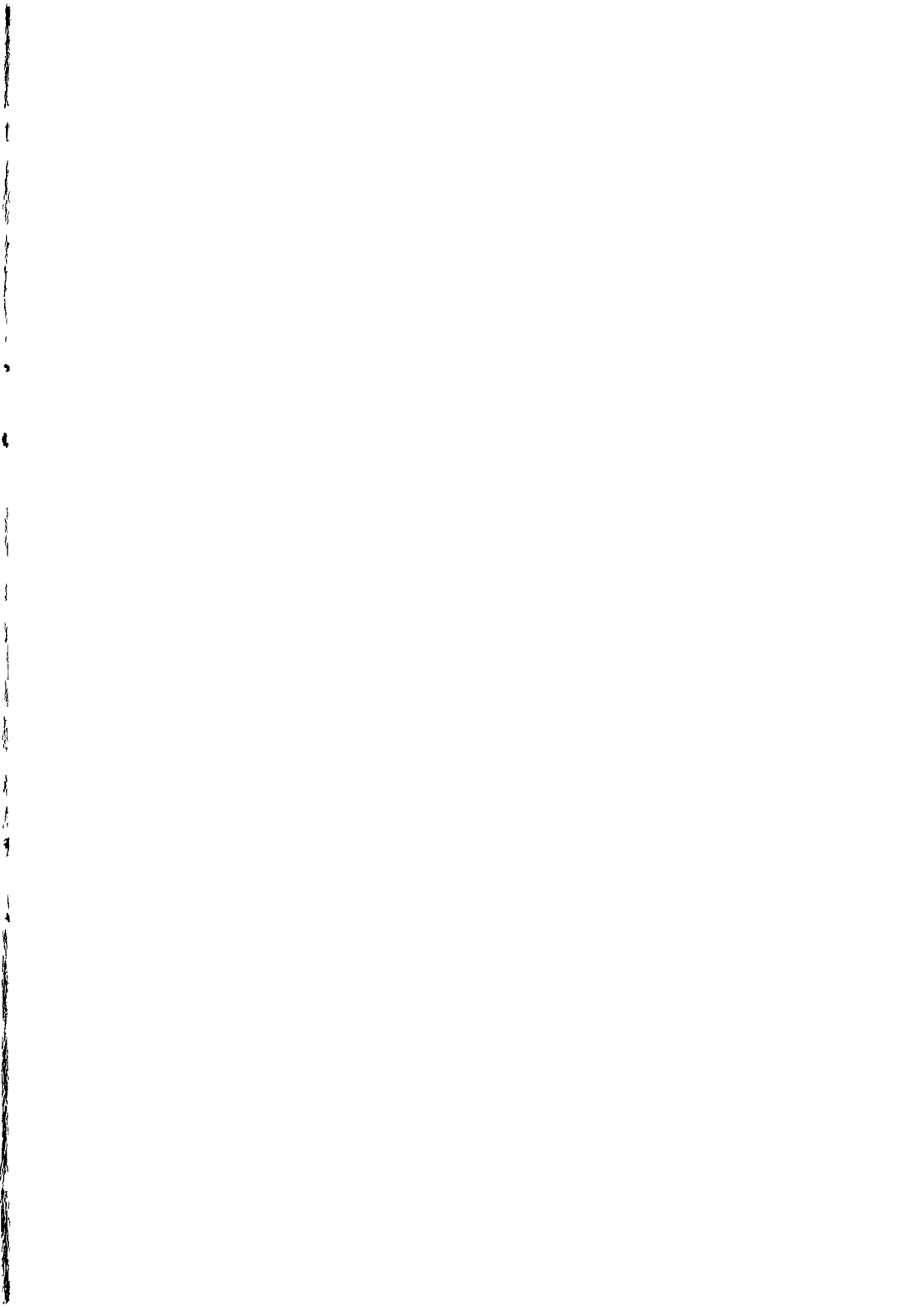
Общий объем опубликованных работ – 1,4 п. л.

Тираж 100 экз.

Заказ № 431

Отпечатано в отделении оперативной полиграфии  
Нижегородской академии МВД России

603600, Н. Новгород, Анкудиновское шоссе, 3



РНБ Русский фонд

2005-4

15042

22 АПР 2003