

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ CRIMINAL AND LEGAL MEASURES OF FIGHT AGAINST TRANSPORT CRIME

Научная статья
УДК 34

Расследование преступлений и авиационных происшествий (инцидентов) на объектах инфраструктуры воздушного флота России

Бажанов Станислав Васильевич,
доктор юридических наук, профессор,
академик Петровской академии наук и искусств,
полковник юстиции в отставке,
Москва, Россия

Малахов Андрей Аркадьевич,
доцент кафедры уголовно-правовых дисциплин,
Российская академия народного хозяйства и государственной служ-
бы при Президенте Российской Федерации (Владимирский филиал),
полковник милиции в отставке,
Владимир, Россия

Аннотация. В настоящей статье исследуются отдельные вопросы, касающиеся правового положения линейных отделов внутренних дел (ЛОВД) на воздушном транспорте, их руководителей, а также дознавателей и следователей, расследующих преступления, совершаемые на объектах соответствующей инфраструктуры. Ее авторы считают редакцию ст. 40 УПК РФ в части, касающейся регулирования правового положения (начальников) органов дознания и дознавателей в ЛОВД, не корректной, подлежащей скорейшей доработке в целях эффективного обеспечения безопасности экипажей и пассажиров воздушных судов, находящихся за пределами аэропорта назначения. Утверждается также, что предварительное расследование транспортных преступлений и происшествий, регламентируемое нормами УПК РФ, не должно обременяться административными (служебными) расследованиями, осуществляемыми так называемыми специальными государственными комиссиями, а также техническими расследованиями, производимыми гражданским персоналом.

Ключевые слова: линейный орган (отдел) внутренних дел; воздушно-транспортная инфраструктура; авиационное происшествие; авиационный инцидент; авиакатастрофа; государственная комиссия; техническое расследование.

Investigation of crimes and aviation incidents at the infrastructure facilities of the Russian air fleet

Stanislav V. Bazhanov,

Doctor of Law, Professor,

Academician of the Petrovskaya Academy of Sciences and Arts,

Retired Colonel of Justice,

Moscow, Russia

Andrey Ar. Malakhov,

Associate Professor of the Criminal Law Discipline Department,

Russian Presidential Academy of National Economy and Public

Administration (RANEPА, Vladimir branch),

Retired Colonel of Police,

Vladimir, Russia

Abstract. The current paper has presented the study of the individual issues related to the legal status of linear internal affairs departments of (LIAD) in air transport, their heads, as well as specialists investigating crimes committed at the facilities of the corresponding infrastructure. The authors of the paper consider the wording of Article 40 of the Criminal Procedure Code of the Russian Federation in the part concerning the regulation of the legal status of (the heads of inquiry bodies and officers in the LIAD to be incorrect and subject to urgent revision to effectively ensure the safety of crews and passengers of aircraft located outside the destination airport. There has been also stated that the preliminary investigation of transport crimes and incidents, regulated by the norms of the Criminal Procedure Code of the Russian Federation, should not be burdened by administrative (official) investigations carried out by so-called special state commissions, as well as technical investigations carried out by civil personnel.

Keywords: linear internal affairs department; air transport infrastructure; aviation accident; aviation incident; air crash; state commission; technical investigation.

Для цитирования: Бажанов С. В., Малахов А. А. Расследование преступлений и авиационных происшествий (инцидентов) на объектах инфраструктуры воздушного флота России // Транспортное право и безопасность. 2024. № 4 (52). С. 57–69.

© Бажанов С. В., Малахов А. А., 2024

При изучении вопросов темы, вынесенной в заголовок настоящей статьи, необходимо осознавать, прежде всего, то, что преступления, а также авиационные происшествия и авиационные инциденты происходят, как правило, в аэропортах, на аэродромах (взлетно-посадочных полосах), в ангарах, располагаю-

щихся на прилегающих к ним территориях, а также, что гораздо хуже, на борту воздушных судов, находящихся в полете. Самолеты и вертолеты, как основные средства воздушного передвижения, имеют различное предназначение, но эксплуатируются, главным образом, для выполнения пассажирских и грузовых перевозок.

Особняком от них стоят воздушные транспортные средства, выполняющие авиарейсы в интересах различных министерств и федеральных служб. Условно их можно подразделить на медицинские, военные, геолого-разведывательные (экспедиционные), экологические и пр.

Не менее важно и то, что явилось поводом к регистрации первичного сообщения о преступлении (происшествии) в дежурной части линейного отдела внутренних дел на воздушном транспорте (ЛОВД ВТ). По обыкновению, в качестве такового выступают сведения об авиационных происшествиях (в широком понимании), произошедших в результате технических неполадок в оборудовании самолетов (вертолетов) или беспилотных летательных аппаратов (БПЛА) в случае причинения в ходе их передвижения по маршруту следования серьезного, с позиций уголовного законодательства, материального ущерба.

При правовой оценке перечисленных обстоятельств нельзя исключать возможности проявления и человеческого фактора, который в той или иной степени присутствует всегда.

При любом раскладе в момент получения дежурным помощником начальника ЛОВД ВТ первичной информации о форс-мажорных обстоятельствах, выявленных в пределах его юрисдикции, перманентно судить о том, что же случилось на самом деле, удастся далеко не сразу. В подобных ситуациях навскидку рассуждать о расследованиях, производимых следователями и дознавателями в соответствии с нормами УПК РФ, приходится на уровне предположений, так как могут обнаруживаться преступления, в том числе групповые, совершаемые в салоне самолета, способные привести (либо приведшие) к необратимым последствиям и вынужденной посадке воздушного судна в близлежащем аэропорту, разрешившем таковую.

В отличие от капитанов морских и речных судов, находящихся в дальнем плавании, считающихся согласно п. 1 ч. 3 ст. 40 УПК РФ органами дознания [5, стр. 33—38], проводить аналогичную параллель в отношении командиров воздушных судов, исполняющих профессиональные обязанности на маршруте передвижения, т.е. в воздухе, не приходится. Объясняется это рядом соображений, несмотря на то что в отдельных случаях они могут управлять воздушным судном с использованием автопилота.

С учетом положений ч. 1 ст. 40 УПК РФ органами дознания признаются органы внутренних дел (далее — ОВД) и входящие в их состав территориальные, в том числе линейные, управления (отделы, отделения, пункты) полиции, а также иные органы исполнительной власти, наделенные в соответствии с федеральным законом полномочиями по осуществлению оперативно-розыскной деятельности (далее — ОРД).

В ч. 3 ст. 40 УПК РФ приведенные декларации уточняются с акцентом на том, что возбуждение уголовного дела в порядке, установленном ст. 146 УПК РФ, а также выполнение неотложных следственных действий возлагается на капитанов морских и речных судов, находящихся в дальнем плавании (п. 1). Нетрудно

убедиться в том, что о командирах воздушных судов в указанной норме не сказано ни слова.

Содержание обсуждаемых законодательных новелл далеко не идеально. Они заслуживают серьезных разъяснений, поскольку, во-первых, наделять полномочиями органов дознания органы исполнительной власти, имеющие право осуществления ОРД, неправомерно, так как с момента принятия Закона РФ от 13 марта 1992 г. № 2506-1 «Об оперативно-розыскной деятельности в Российской Федерации» и Федерального закона от 12 августа 1995 г. № 144-ФЗ «Об оперативно-розыскной деятельности» органы дознания, вне зависимости от их ведомственной принадлежности, обособились от оперативно-розыскных органов [3].

Расстраивает то, что данный (состоявшийся) факт остался не замеченным и продолжает интенсивно, но по старинке неоднозначно интерпретироваться исследователями в специальной литературе.

В подобном ракурсе выглядит несуразной постановка вопроса о пределах допустимого совмещения, а стало быть, смешения оперативно-розыскных и уголовно-процессуальных функций в одном государственном (правоохранительном) органе, его структурном подразделении и правовом статусе должностного лица, представляющего собой по состоянию на сегодняшний день предмет нескончаемых и бессмысленных демагогий.

Во-вторых, не стоит уповать и на то, что линейные отделы, отделения и пункты полиции в ЛОВД ВТ должны восприниматься как самостоятельные органы дознания, ибо с позиций теории управления позиционировать их под эгидой организаций нелепо [термины «орган» и «организация» — однокоренные — авт.].

Именно поэтому в теории уголовно-процессуального права согласованной трактовки терминологических конструкций «орган дознания» и «начальник органа дознания» пока не наблюдается. Подавляющая часть ученых по-прежнему употребляет их как взаимозаменяемые, хотя в методологическом аспекте такой подход сопрягается с грубой ошибкой.

Неоднозначной интерпретации комментируемой проблемы в ее нынешнем варианте сопутствовало множество событий прошлого, что потребовало от авторов всевозможных тематических изданий взвешенного подхода к анализу накопленного правоохранительной практикой опыта. Тем не менее возобладало устойчивое и набившее оскомину мнение о том, будто бы для расследования преступлений, совершаемых на объектах инфраструктуры воздушного флота России, органы дознания вправе прибегать как к уголовно-процессуальным, так и к оперативно-розыскным средствам.

Исходя из этого, некоторые современные начинатели пришли к заключению, что исторические и этимологические корни описываемого феномена позволяют утверждать, будто бы именно обратная (неофициальная) сторона оперативно-служебной деятельности сотрудников правоохранительных органов, включая ЛОВД ВТ, в конечном итоге, стала отправной в семантическом наполнении словосочетаний «орган дознания» и «начальник органа дознания» [8, стр. 182—186].

Так или иначе, но законодательная регламентация правового положения рассматриваемых участников уголовного процесса на протяжении прошедших десятилетий многократно муссировалась на научных конференциях и симпозиу-

мах, а также на страницах юридической периодики. Сомнительные выводы, отстаивавшиеся при этом, в конечном итоге, облачились в последовавшие вскоре изменения и дополнения федерального законодательства, которые остроты проблемы не сняли.

Часть ученых и доныне придерживается мнения, согласно которому процессуальное руководство дознанием предпочтительнее увязывать с прерогативой начальника органа дознания, который лично ответственен за оперативно-служебную деятельность всех своих подопечных.

Очевидно, что означенные взгляды базируются на скороспелом отождествлении органов дознания с ОВД, что уже тогда концептуально выглядело бесперспективным.

В органах, а если точнее, в отделах внутренних дел, в том числе в ЛОВД ВТ, реализуется комплекс самых разнообразных функций, не имеющих к органам дознания никакого отношения [6, стр. 75].

Поэтому установка на то, будто бы кто-то и где-то может руководить дознанием, как формой предварительного расследования, нежизнеспособна сама по себе. Управляют, как правило, подчиненными (дознавателями), что в одинаковой степени распространяется и на следователей ЛОВД ВТ.

Оформившаяся таким образом старейшая незадача, не разрешенная до сих пор, сводится к тому, что следователь, состоящий в штате ЛОВД ВТ, в административном плане подчиняется руководителю последнего, т.е. начальнику органа дознания, тогда как тот в своем процессуальном положении, наоборот, зависим от него.

Обобщение последовательно менявшихся в разное время, но остававшихся ложными представлений на сей предмет, размещавшихся в открытой печати, свидетельствует о том, что весомая доля скепсиса относительно юридической природы полномочий (начальника) органа дознания среди отечественных ученых сохраняется. Даже парламентарии при разработке проекта УПК РФ демонстрировали противоположные взгляды на счет правового института дознания.

По истечении череды лет Федеральным законом от 30 декабря 2015 г. № 440-ФЗ «О внесении изменений в Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации в части уточнения прав и обязанностей начальника органа дознания и дознавателя» в УПК РФ была привнесена ст. 40.2, закрепившая правовое положение начальника органа дознания, что косвенно оказало влияние на дефиницию органов дознания, предложенную п. 24 ст. 5 УПК РФ; в качестве таковых в ней были обозначены государственные органы и должностные лица, правомочные производить дознание и выполнять иные (смежные) функции.

В то же время в п. 17 ст. 5 УПК РФ начальник органа дознания определяется как должностное лицо, возглавляющее орган дознания, а также его заместитель. При сопоставительном анализе приведенных деклараций легко обнаружить противоречия, не нуждающиеся в каких-либо комментариях.

В связи с этим не вредно осознавать и то, что начальник органа дознания, безусловно, является должностным лицом, но не органа дознания, а как получается, отдела внутренних дел, что не логично, а следовательно, противостоит.

Поверхностное нормативное правовое регулирование прав и обязанностей обозначенных субъектов уголовно-процессуальных правоотношений порождает мно-

жество межличностных конфликтов между сотрудниками ЛОВД ВТ, не прекращающихся и сегодня.

Стало быть, правовое положение начальника органа дознания в ст. 40.2 УПК РФ урегулировано неудачно; она не объясняет того, кто же выступает в досудебном производстве по уголовным делам в подобающем качестве.

Проследившая вертикаль в построении должностной лестницы сотрудников ЛОВД ВТ вниз, невольно удостаиваешься в том, что в роли начальника органа дознания здесь на равных выступают начальники территориальных, в том числе линейных, управлений (отделов, отделений, групп) полиции.

Вызывает принципиальное неприятие приведенная законодательная регламентация, так как в соответствии с ней всякая организация (орган), вовлекаемая (вовлекаемый) в состав участников уголовного процесса, в состоянии, якобы, самостоятельно производить следственные (процессуальные) действия, выполнять розыскные меры, а также оперативно-розыскные мероприятия; для этого требуется персонифицированный адресат, т.е. следователь либо дознаватель ЛОВД ВТ.

В свете изложенного российским парламентариям следует приложить максимум творческих усилий для адекватного понимания, толкования и употребления (парных) выражений «орган дознания» и «начальник органа дознания», которые в отраслевой науке интерпретируются как синонимы сплошь и рядом.

Указанные метаморфозы обосновывают претензии к состоятельности уголовно-процессуальных норм, допускающих вовлечение организаций (правоохранительных органов) в число субъектов уголовно-процессуальных правоотношений. Именно отсюда, надо полагать, в отраслевом законодательстве берут корни неискоренимые заблуждения, связанные с отождествлением органов дознания и с государственными организациями (учреждениями), и с их структурными подразделениями, и с первыми должностными лицами одновременно, на что можно было смотреть без предубеждения в период, например, коллективизации в колхозах начала XX в.

Не лучшим образом обстоят дела и в смежных отраслях законодательства. Так, ст. 4 Федерального закона от 7 февраля 2011 г. № 3 «О полиции» провозглашает: «Полиция является составной частью единой централизованной системы федерального органа исполнительной власти в сфере внутренних дел». Такое неуклюжее нормативное правовое регулирование приводит к тому, что полиция и ее начальник, как обособленные друг от друга органы дознания, начинают входить в архитектуру ОВД (ЛОВД ВТ), выступающего, наряду со своим руководителем, в образе органа дознания не в меньшей мере.

Подобные разночтения становятся причиной пагубных последствий, поскольку полномочиями [9, стр. 359] органа (организации) не могут обладать его (ее) структурные подразделения; равно неказисто выглядит их возложение пусть даже и на первых (ответственных) должностных лиц.

К слову заметим, что в п. 1 ч. 1 ст. 40 УПК РФ и в ст. 1 Федерального закона «Об оперативно-розыскной деятельности» слова «орган» и «подразделение» изъясняются как взаимозаменяемые, что в свете вышеизложенного способно вызвать только иронию.

Анализируемые упрощения и упущения не допустимы, поскольку низводят смысловую нагрузку термина «организация» до уровня ее (организации) низо-

вого звена, что приводит к забвению всяческих благих начинаний, исповедуемых аналитиками обсуждаемого правового института.

Схожие метаморфозы должны претерпеть и словообразования «начальник органа дознания» и «начальник ОВД» [7, стр. 19—21]; в противном случае оба они будут и впредь довлеть в обыденном лексиконе сотрудников правоохранительных органов, по недомыслию ставящих административные, оперативно-розыскные и уголовно-процессуальные категории в один логический ряд. Подобные языковые традиции не так безобидны, как это может показаться на первый взгляд [2, стр. 670—674].

Согласно п. 12.8 Типового положения о линейном отделе Министерства внутренних дел Российской Федерации на железнодорожном, водном и воздушном транспорте, утвержденном приказом МВД России от 15 июня 2011 г. № 636, линейный отдел (отделение) МВД России, дислоцирующийся на воздушном транспорте, уполномочен проводить дознание и предварительное следствие.

Процитированные декларации подтверждают, что в структуре ЛОВД ВТ обитают не только дознаватели, но и следователи. Правовое положение последних каких-либо нареканий не вызывает, однако и здесь не все так благополучно, как этого хотелось бы.

Примечательно, что по ходу дальнейшего изложения материала разработчики отмеченной директивы неоднократно используют (псевдо) выражение «линорган», что представляет собой образчик аляповатого технико-редакционного приема. Дело в том, что ЛОВД ВТ является не органом, а отделом, что с позиций теории управления не должно вызывать дополнительных косноязычий.

Именно силами конкретных следователей и дознавателей обеспечивается решение задач, возлагаемых на ЛОВД ВТ уголовно-процессуальным законом, а именно:

- предупреждение и пресечение преступлений;
- выявление и раскрытие преступлений;
- производство дознания и предварительного следствия; а также
- розыск лиц.

Следует особо оговориться, что словосочетание «розыск лиц», используемое, кстати, и в п. 12 ч. 1 ст. 12 Федерального закона «О полиции» (правда в более широком плане), не корректно ввиду того, что объектами розыска могут потенциально являться подозреваемые, обвиняемые, подсудимые и осужденные. В принципе, к ним дозволительно относить и потерпевших, а также свидетелей [4, стр. 25—31], хотя в ст. 210 УПК РФ этот факт, по недоразумению, умалчивается. Кроме того, объектами розыска могут быть материальные носители доказательственной информации, как-то: утраченные образцы, полученные для сравнительного исследования, вещественные доказательства и др.

В контексте изложенного нельзя обойти стороной постановление Правительства РФ от 2 декабря 1999 г. № 1329 «Об утверждении Правил расследования авиационных происшествий и авиационных инцидентов с государственными воздушными судами в Российской Федерации». Данный нормативный правовой акт был подготовлен в соответствии с Воздушным кодексом Российской Федерации и стал обязательным для всех федеральных органов исполнительной власти, Следственного комитета РФ, Государственной корпорации по космической

деятельности «Роскосмос» и организаций, к ведению которых отписаны государственные воздушные суда.

Потребность в разработке Правил объяснялась тем, что всякое авиационное происшествие или авиационный инцидент с государственными воздушными судами должен был подлежать обязательному расследованию, проводимому специальной комиссией.

Указанная установка, равно как и название упомянутого постановления, вносит сумятицу в правоприменительную практику, поскольку, во-первых, в них не делается акцента на том, что предполагаемые исследования, организуемые на объектах инфраструктуры воздушного флота России, проходят в режиме административных или, скажем так, служебных (внутриведомственных) расследований. И, во-вторых, формулировки «авиационное происшествие» и «авиационный инцидент», истолковываемые свободно, у субъектов применения права могут ассоциироваться с уголовно наказуемыми деяниями.

Согласно п. 5 Правил целью провозглашаемых им расследований является выявление причин происшедшего и принятие упреждающих мер для их предотвращения в будущем, а не установление чьей-либо вины и ответственности.

В п. 6 Правил авиационные события делятся:

- а) на авиационные происшествия;
- б) авиационные инциденты, и
- в) чрезвычайные и наземные происшествия.

Авиационные происшествия в зависимости от их последствий дифференцируются на катастрофы и аварии (п. 7), а авиационные инциденты в зависимости от степени их опасности и наступивших последствий — на авиационные инциденты, серьезные авиационные инциденты и серьезные авиационные инциденты с повреждением воздушного судна (п. 8).

Далее по тексту изъясняются понятия, используемые в Правилах (п. 9):

а) авиационное происшествие определяется как событие, связанное с летной эксплуатацией воздушного судна, приведшее к гибели или телесному повреждению со смертельным исходом какого-либо лица (наверное — пассажира? — авт.), находившегося на борту воздушного судна, и (или) утрате последнего.

Думается, что формулировку «телесные повреждения» правильнее было бы связывать с понятийным аппаратом уголовного законодательства, которому свойственна иная фраза, а именно: «вред здоровью».

Воздушное судно считается утраченным, когда:

- произошло его полное разрушение;
- его (или обломков) местонахождение не выяснено и официальные поиски прекращены;
- его эвакуация с места вынужденной посадки признана невозможной или нецелесообразной независимо от полученных повреждений;
- его восстановление невозможно или экономически не оправдано.

Затем поясняется значение слова «авария» (подп. «б»), которое подается как авиационное происшествие, не повлекшее человеческих жертв.

В купе с ним трактуется выражение «авиационный инцидент», детерминируемый как событие, связанное с летной эксплуатацией воздушного судна, которое могло создать (или создало) угрозу его целостности и (или) жизни лиц, находившихся на борту, но не закончившееся авиационным происшествием.

Что касается термина «катастрофа» (подп. «з»), то он (она) характеризуется как авиационное происшествие с человеческими жертвами.

При описании других понятий в постановлении используются следующие рекомендации по их разумению:

— наземное происшествие — событие, связанное с обслуживанием, хранением или транспортировкой воздушного судна, при котором произошла его утрата;

— серьезный авиационный инцидент — событие, когда здоровью хотя бы одного из лиц, находившихся на борту воздушного судна, причинен вред, или обстоятельства которого указывают на то, что едва не имело место авиационное происшествие;

— серьезный авиационный инцидент с повреждением воздушного судна — событие, когда восстановление воздушного судна, получившего повреждение, возможно и экономически целесообразно;

— телесное повреждение со смертельным исходом — событие, в результате которого в течение 30 дней с момента происшествия наступила смерть человека;

— чрезвычайное происшествие — событие, не относящееся к авиационному происшествию, связанное с эксплуатацией воздушного судна, при котором наступило одно из следующих последствий:

а) утрата воздушного судна или гибель людей, находившихся на его борту, во время боевого вылета, в ходе террористического акта, угона или попытки угона воздушного судна;

б) утрата беспилотного воздушного судна при вмешательстве в управление или в результате противодействия, во время несанкционированного применения посторонними лицами или попытки ими применения беспилотного воздушного судна;

в) гибель людей, находившихся на борту воздушного судна, в результате неблагоприятных воздействий внешней среды после его вынужденной посадки вне аэродрома принадлежности;

г) гибель людей либо утрата воздушного судна, находившихся на земле, но на палубе корабля, в результате авиационного происшествия с другим воздушным судном;

д) утрата воздушного судна или гибель людей, находившихся на его борту, при выполнении специальных задач в зонах чрезвычайного положения.

Расследование авиационных происшествий, за исключением тех, которые сопряжены с эксплуатацией легких и малых беспилотных воздушных судов, организуют Служба безопасности полетов и руководители федеральных органов исполнительной власти, федерального государственного органа и организации (по принадлежности воздушного судна).

Обращает на себя внимание то, что выражение «расследование авиационного происшествия» изъясняется в постановлении как процесс, включающий в себя выявление, сбор и изучение информации о фактах, условиях и обстоятельствах, относящихся к рассматриваемому событию, проведение исследований и экспертиз, обобщение и анализ полученных данных, подготовку по результатам проведенных работ заключения о причинах авиационного происшествия и разработку мер по их предотвращению в будущем.

Для участия в нем могут привлекаться специалисты различных областей знаний, а также компетентные государственные чиновники.

Авиационные происшествия, произошедшие в результате столкновения двух воздушных судов, расследуются как одно событие, но классифицируются и учитываются в статистике раздельно (для каждого).

Если авиационное происшествие произошло на палубе находившегося в автономном плавании авианесущего корабля, куда члены комиссии доставлены быть не могли, расследование назначается сразу же после возвращения корабля на базу.

Продолжительность работы членов государственной комиссии при расследовании авиационных происшествий, по общему правилу, не должна превышать 30 суток.

Поиск воздушного судна, попавшего в авиационное происшествие, за исключением непредвиденных обстоятельств с легкими или малыми беспилотными воздушными судами, спасание его пассажиров и членов экипажа, оказание им первой медицинской помощи осуществляет Росавиация во взаимодействии с федеральными органами исполнительной власти.

Расследование авиационных происшествий с воздушными судами, происшедших на территории иностранных государств, производится с учетом тамошнего (национального) законодательства и правил (стандартов) места их (воздушных судов) временного пребывания. Если международным договором предусматриваются иные правила расследования авиационных происшествий, нежели те, которые культивируются на территории стран вынужденной посадки, приоритет отдается первым (п. 67 Правил).

Рассуждая о досудебной подготовке уголовных дел, возбуждаемых по признакам преступлений, совершаемых на объектах воздушно-транспортной инфраструктуры, не лишнее различать их отличительные черты. Применительно к каждому из них учеными разработаны апробированные наукой и практикой комплексы тактико-криминалистических операций (комбинаций), сформированные в доступном виде в частных (видовых) методиках их расследования.

Важно уметь обнаруживать, различать и преодолевать типичные следственные ситуации, возникающие при расследовании (преступных) нарушений правил безопасности передвижения и эксплуатации воздушных судов. Они относительно редки в связи со спецификой авиационных происшествий и авиационных инцидентов, сложностью авиационной техники и систем управления безопасностью полетов, (нередко) большим количеством пострадавших (погибших), трудоемкостью и дороговизной проводимых экспертных исследований и др.

Анализ накопленного в этой части опыта показывает, что добросовестное установление причин преступлений, авиационных происшествий и авиационных инцидентов, а также виновных в них осложняются еще и тем, что по каждому такому случаю в соответствии с воздушным законодательством РФ предполагается назначение и проведение так называемого параллельного (независимого) технического расследования.

Однако председатели государственных комиссий в рассматриваемых случаях подчас отодвигают следователей или их группу [1] на задний план, несмотря на то что те по долгу службы обязаны проводить предварительное следствие в це-

лях выяснения истинных причин происшедшего, а также документального удостоверения факта наличия (отсутствия) состава преступления.

При расследовании преступлений, совершаемых на объектах воздушно-транспортной инфраструктуры, следователи не всегда в состоянии в полной мере воспроизводить свой прежний профессиональный опыт, а также знания, умения и навыки для того, чтобы выбрать наиболее подходящую (к случаю) частную методику расследования, а также тактику выполнения неотложных, первоначальных и последующих следственных действий. Нередко у них обнаруживается недостаток специальных (по)знаний, касающихся регламента эксплуатации и ремонта авиационной техники, для обогащения которых нужна помощь сведущих лиц: пилотов, бортмехаников, авиадиспетчеров, штурманов, инженеров, медиков и др.

Порядок технического расследования авиационного происшествия или авиационного инцидента предусмотрен гл. 14 Воздушного кодекса Российской Федерации и принятыми в его исполнение постановлениями Правительства РФ:

— от 18 июня 1998 г. № 609 «Об утверждении Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации»;

— от 2 декабря 1999 г. № 1329 «Об утверждении Правил расследования авиационных происшествий и авиационных инцидентов с государственными воздушными судами в Российской Федерации»;

— от 4 апреля 2000 г. № 303 «Об утверждении Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с экспериментальными воздушными судами в Российской Федерации».

Подводя итоги, констатируем, что правовой механизм реагирования сотрудников ЛОВД ВТ на первичные сообщения о преступлениях, авиационных происшествиях и авиационных инцидентах, происходящих на объектах инфраструктуры воздушного флота России, по состоянию на сегодняшний день излишне бюрократизирован, а его нормативное регулирование — бессистемно и хаотично.

Приводить веские аргументы, обосновывающие подключение к их расследованию специальных государственных комиссий, на взгляд авторов настоящей публикации, не имеет смысла, если, конечно, не придерживаться иносказательных побуждений. Их работа на месте происшествия вряд ли может быть эффективной, а перманентное создание объективирует собой иллюзорное стремление ведомственного руководства к умалению общественного резонанса и успокоению взбудораженной публики.

Вряд ли целесообразны и независимые технические расследования, участники которых для выполнения своих обязанностей могли бы вовлекаться в состав специализированных постоянно действующих следственно-оперативных групп.

Источники

1. Бажанов, С. В. Групповой метод расследования как способ повышения эффективности предварительного следствия: дис ... канд. юрид. наук / С. В. Бажанов. — Москва : ВЮЗШ МВД СССР, 1990.

2. Бажанов, С. В. Полиция как орган дознания в уголовном процессе Российской Федерации / С. В. Бажанов // Российский криминологический взгляд. — 2014. — № 1. — С. 670—674.
3. Bazhanov, S. V. Identification and investigation of the crimes of the Russian police : monograph / S. V. Bazhanov. — Germany : Palmarium Academic Publishing, 2014.
4. Бажанов, С. В. Розыск потерпевшего и свидетеля в уголовном процессе Российской Федерации как правовая проблема / С. В. Бажанов // Следственная практика : научно-практический сборник. — Москва : Академия Генеральной прокуратуры Российской Федерации, 2016. — № 199. — С. 25—31.
5. Бажанов, С. В. Возбуждение уголовных дел и производство неотложных следственных действий капитанами морских и речных судов, находящихся в дальнем плавании / С. В. Бажанов, А. А. Малахов // Транспортное право и безопасность. — 2023. — № 2 (46). — С. 33—38.
6. Зимин, Р. В. Понятие и виды содействия, оказываемого органами дознания следователю / Р. В. Зимин // Некоторые вопросы совершенствования деятельности органов внутренних дел в современных условиях : сборник трудов адъюнктов и соискателей. — Москва : ВНИИ МВД России, 2006.
7. Миронова, А. В. О проблемах процессуального статуса органов внутренних дел как органов дознания / А. В. Миронов // Вестник Московского университета МВД России. — 2013. — № 2. — С. 19—21.
8. Плеснева, Л. П. Соотношение уголовно-процессуальной и оперативно-розыскной деятельности как методологическая основа взаимодействия следователя с органами дознания / Л. П. Плеснева, О. В. Соколова // Перспективы развития уголовно-процессуального права и криминалистики: материалы 2-ой межвузовской научно-практической конференции. — Москва : ФГБОУ ВПО Российская академия правосудия, 2012. — Часть 2. — С. 182—186.
9. Ушаков, Д. Ф. Большой Толковый словарь русского языка (около 60000 слов и выражений) / Д. Ф. Ушаков. — Москва : АСТ: Астрель, 2009.

References

1. Bazhanov, S. V. Gruppovoy metod rassledovaniya kak sposob povysheniya effektivnosti predvaritel'nogo sledstviya: dis kand. jurid. nauk [Group method of investigation as a way to increase the effectiveness of preliminary investigation] / S. V. Bazhanov. — Moskva : VYUZSH MVD SSSR, 1990.
2. Bazhanov, S. V. Politsiya kak organ doznaniya v ugovnom protsesse Rossiyskoy Federatsii [Police as an inquiry body in criminal proceedings of the Russian Federation] / S. V. Bazhanov // Rossiyskiy kriminologicheskiy vzglyad. — 2014. — № 1. — S. 670—674.
3. Bazhanov, S. V. Identification and investigation of the crimes of the Russian police : monograph / S. V. Bazhanov. — Germany : Palmarium Academic Publishing, 2014.
4. Bazhanov, S. V. Rozysk poterpevshego i svidetelya v ugovnom protsesse Rossiyskoy Federatsii kak pravovaya problema [Search for a victim and witness in criminal proceedings of the Russian Federation as a legal problem] / S. V. Bazhanov // Sledstvennaya praktika : nauchno-prakticheskiy sbornik. — Moskva : Akademiya General'noy prokuratury Rossiyskoy Federatsii, 2016. — № 199. — S. 25—31.
5. Bazhanov, S. V. Vozbuzhdeniye ugovnykh del i proizvodstvo neotlozhnykh sledstvennykh dey-stviy kapitanami morskikh i rechnykh sudov, nakhodyashchikhsya v dal'nem plavanii [Initiation of criminal cases and production of urgent investigative actions by captains of sea and river vessels on longdistance voyages] / S. V. Bazhanov, A. A. Malakhov // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2023. — № 2 (46). — S. 33—38.
6. Zimin, R. V. Ponyatiye i vidy sodeystviya, okazyvayemogo organami doznaniya sledovatelyu [The concept and types of assistance provided by the inquiry bodies to the investigator] / R. V. Zimin // Nekotoryye voprosy sovershenstvovaniya deyatel'nosti organov vnutrennikh del v sovremennykh usloviyakh : sbornik trudov ad"yunktov i soiskateley. — Moskva : VNIИ MVD Rossii, 2006.

7. Mironova, A. V. O problemakh protsessual'nogo statusa organov vnutrennikh del kak organov doznaniya [On the problems of the procedural status of internal affairs bodies as inquiry bodies] / A. V. Mironov // Vestnik Moskovskogo universiteta MVD Rossii. — 2013. — № 2. — S. 19–21.
8. Plesneva, L. P. Sootnosheniye ugovovno-protsessual'noy i operativno-rozysknoy deyatel'nosti kak metodologicheskaya osnova vzaimodeystviya sledovatelya s organami doznaniya [The relationship between criminal procedure and operational-search activities as a methodological basis for the interaction of the investigator with the inquiry authorities] / L. P. Plesneva, O. V. Sokolova // Perspektivy razvitiya ugovovno-protsessual'nogo prava i kriminalistiki: materialy 2-oy mezhvuzovskoy nauchno-prakticheskoy konferentsii. — Moskva : FGBOU VPO Rossiyskaya akademiya pravosudiya, 2012. — Chast' 2. — S. 182–186.
9. Ushakov, D. F. Bol'shoy Tolkovyy slovar' russkogo yazyka (okolo 60000 slov i vyrazheniy) [The Big Explanatory Dictionary of the Russian Language (about 60,000 words and expressions)] / D. F. Ushakov. — Moskva : AST: Astrel', 2009.