

тельности зарегистрированы и в последующем прекращены уголовные дела о 23-х преступлениях.

Авторским коллективом был проанализирован большой массив данных, а именно:

- 1) с истребованием изучено свыше 500 прекращенных уголовных дел;
- 2) выборочно промониторено в Едином реестре досудебных разбирательств (ЕРДР) 120 тысяч движений дел, где потерпевшей стороной могли выступать предприниматели;

- 3) изучены 30 тысяч обращений бизнесменов и материалы НПП «Атамекен»;

- 4) изучен лучший зарубежный опыт, в том числе стран Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР).

Все полученные данные были систематизированы в специально разработанные формы.

Затем мы проанализировали их с применением различных научных инструментов, таких как корреляционный, статистический и математический анализ.

С учетом проведенного криминологического анализа и изучения правоприменительной практики мы сформулировали следующие выводы.

В чем их суть?

Факты необоснованного вовлечения субъектов бизнеса в уголовный процесс имеют распространенный характер.

В отношении предпринимателей чрезмерно и не всегда разумно используется весь спектр следственных действий.

Как результат – деятельность предприятия даже при самом благоприятном исходе приостанавливается.

Предприниматель безвозвратно несет материальные убытки, ему причиняется моральный и репутационный вред.

С учетом озвученных выводов, выработаны следующие рекомендации.

ПЕРВОЕ. По аналогии с коррупционными, террористическими и экстремистскими преступлениями предлагается рассмотреть вопрос о выделении в отдельную группу 14 составов, по которым факультативным объектом посяательства могут быть законные права предпринимателей.

ВТОРОЕ. Предлагаем также усовершенствовать конструкцию статьи 365 Уголовного кодекса Республики Казахстан (УК РК) – путем исключения корыстной цели.

В действующем УК РК эта статья является основным составом в сфере защиты бизнеса.

Такой подход реализован в Российской Федерации, Кыргызстане, Таджикистане, Узбекистане, Беларуси, Украине и Грузии.

ТРЕТЬЕ. По опыту Узбекистана предлагаем криминализировать такие деяния, как:

- 1) нарушение порядка и сроков проведения проверки субъектов частного предпринимательства;
- 2) принудительное привлечение предпринимателей к благотворительности;
- 3) умысленная невыплата денежных средств за оказанные услуги и предоставленные товары в сфере государственных закупок.

Следует отметить, что в УК Узбекистана выделена самостоятельная глава, в которой консолидированы 11 составов преступлений. Все они связаны с воспрепятствованием и незаконным вмешательством в предпринимательскую деятельность.

Тем самым законодатель этой страны проявил политическую волю и выразил самую жесткую позицию к нарушителям, посягающим на основы экономического процветания страны.

В этой связи в качестве альтернативного варианта защиты прав бизнеса может выступать введение самостоятельной главы и родового объекта посяательства по опыту Республики Узбекистан.

Однако такой подход потребует серьезной ревизии действующего УК РК.

Наряду с озвученным, выработан ряд предложений по усовершенствованию Уголовного процессуального кодекса Республики Казахстан (УПК РК), направленных на повышение гарантий предпринимателей в уголовном процессе.

Авторским коллективом подготовлены поправки касательно введения административной ответственности за нарушение порядка и сроков рассмотрения обращений, усиления дисциплинарной ответственности за нарушение прав предпринимателей, сравнительная таблица, также разработана отдельная форма отчетности о состоянии преступности в отношении законных прав предпринимателей.

Уверены, что это позволит более реально оценить текущее положение дел в сфере защиты бизнеса и исключить принятие интуитивных управленческих решений.

Для предпринимателей разработана удобная и краткая памятка по защите их законных прав и интересов в уголовном процессе.

В будущем ее можно перевести в формат мобильного приложения.

Также в целях подготовки специалистов-юристов в сфере экономики планируем разработать специализированные учебно-методические комплексы и обучающие курсы, которые после апробации в Академии будут внедрены в учебный процесс и в других научно-образовательных учреждениях.

В долгосрочной перспективе планируем создать собственную «научную школу» в сфере предпринимательского права.

Это позволит на постоянной основе вести прикладные исследования по самым различным отраслям.

Накопленный материал и подготовленные кадры позволят рассмотреть вопрос о создании прототипа специализированных судов по рассмотрению уголовных дел, затрагивающих интересы предпринимателей.

Аналоги таких судов уже существуют и у нас, и во всем мире.

Хочется отметить, что мы понимаем дискуссионность отдельных из предлагаемых тезисов.

Вместе с тем, исследование еще продолжается.

Благодарю за внимание.



Дархан СУЛЕЙМЕН,
старший научный сотрудник
Межведомственного научно-исследовательского
Института Академии,
советник юстиции

О НЕКОТОРЫХ АСПЕКТАХ РАССЛЕДОВАНИЯ УГОЛОВНЫХ ДЕЛ ОБ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ

В мире за сутки в среднем совершается более 85 тысяч авиарейсов, не считая военной и частной авиации. Если учесть, что в сутках 86 400 секунд, то самолеты взлетают каждую секунду, в любое время дня и ночи 365 дней в году.

Увеличение количества полетов выдвигает на первый план, наряду с задачей перевозки пассажиров, одну из важнейших – **обеспечение их безопасности.**

Данная задача при установлении истинных причин авиапроисшествий имеет первостепенное значение для недопущения подобных случаев впредь.

Впервые термин «авиакатастрофа» был использован в XIX веке, когда пресса освещала падение дирижабля «Гинденбург». Наиболее активно об авиакатастрофах заговорили в 70-х годах прошлого века, во время бурного развития авиаперевозок, с трансконтинентальными перелётами и лайнерами вместимостью в две-три сотни человек [1].

Благодаря принимаемым на системной основе мерам безопасности удалось снизить количество авиакатастроф в мире до минимума. На сегодня число продолжает снижаться, так если в 70-е годы в результате падения самолётов погибло 15,5 тыс. человек, то за первое десятилетие 2000-х их число снизилось до 8 тысяч [2] и это при интенсивном росте числа авиарейсов.

Расследование авиакрушений всегда затрагивает интересы потерпевших, государства, авиапроизводителя, авиаперевозчика, служб организации воздушного движения и экспертного сообщества (см. схему 1).

Крушения по причине ненадлежащей организации полетов и технического обслуживания судна снижают доверие к авиаперевозчику, влекут смерть и причинение вреда здоровью людей, а также материальный ущерб. Для авиапроизводителя недоработки воздушного судна влекут убытки в виде компенсаций, отзыва

воздушных судов для исправления, запрета эксплуатации и пр.

К примеру, после крушения Boeing 737 MAX в марте т.г. котировки Boeing на торгах Нью-йоркской биржи упали на 13,5% [3]. Авиакомпания сократила производство с 52 до 42 воздушных судов в месяц [4]. Заказчиками пересматриваются контракты заказов данной модели. По состоянию на январь т.г. в списке заказов значилось 4 660, при стоимости за единицу более 120 миллионов долларов [5].

Также при авиакрушении возникают вопросы к организации воздушного движения (диспетчерские службы) и работе служб аэропортов. Все это обязывает государство к проведению расследований.

При таком высоком уровне конфликтности различных интересов, репутационных рисках, огромных суммах убытков, компенсаций, зачастую наиболее пред-



Схема 1.

почтительными виновниками всех нештатных ситуаций являются экипаж или метеоусловия.

Известно немало примеров необъективного расследования.

Так, 24.02.1989 г. произошла аварийная посадка Boeing 747 авиакомпании United Airlines, совершавшего рейс Гонолулу-Окленд [6].

Через 16 минут после взлета от самолета оторвалась дверь грузового отсека, образовав дыру и от перепада давления из самолета вылетело 9 пассажиров.

Расследование проводилось Национальным советом по безопасности на транспорте (NTSB - США). Комиссия пришла к выводу, что отрыв грузового отсека произошел по вине наземных служб, в связи с неправильным закрытием.

Истинные причины крушения были установлены родственниками погибших, начавшими частное расследование. Были изъятые не оглашенные Комиссией материалы, где содержались сведения о недостатках конструкции самолета. Установлено, что дверь открывалась наружу, следовательно разница в давлении стремилась открыть ее, а алюминиевые замки не могли выдержать такой нагрузки. Boeing комплектовал люки такими замками с 1975 года. Также замки самопроизвольно отпирались при коротком замыкании цепи электропитания [6].

Недостатки конструкции дверей были известны еще с 1970-х годов, когда произошло несколько подобных случаев с авиалайнерами McDonnell Douglas DC-10 (рейсы American Airlines-096 и Turkish Airlines-981). В 1987 году Boeing 747 авиакомпании Pan American на высоте 6000 метров разгерметизировался и совершил посадку. В Boeing обвинили тогда наземные службы, но выпустили директиву о замене замков.

Замена замков влечет остановку полетов и финансовые потери. Поэтому авиакомпании лоббировали свои интересы в авиаагентстве и настаивали на замене при регулярном осмотре, что исключало простой самолетов. Агентство позволило им это и допустило выпуск самолетов с серьезной неисправностью, что в последствие привело к гибели людей [6].

Согласно статистики, на территории Казахстана с 2015 года крушений крупных пассажирских самолето-

тов зафиксировано не было, однако зарегистрировано 23 факта нарушения правил безопасности движения или эксплуатации воздушного судна (ст.344 УК РК) (таблица 1).

Из них 15 фактов с жертвами (25 человек скончалось, 10 получили телесные повреждения). По ним были возбуждены уголовные дела, проведено расследование.

14 уголовных дел прекратилось, 2 дела направлено в суд, 1 передано для расследования за пределы Республики Казахстан.

Вместе с тем, как показывают результаты расследований, основными факторами, способствующим авиационным происшествиям, являются пренебрежение экипажем и руководством авиакомпаний правилами безопасности полетов.

ОСНОВНЫЕ ПРИЧИНЫ АВИАПРОИСШЕСТВИЙ В КОНКРЕТНЫХ СЛУЧАЯХ:

- 1) ошибочные действия экипажа и руководства авиакомпаний - 11 случаев из 22 (1 не учитываем т.к. передано для расследования за пределы Республики Казахстан), или 50%;
- 2) погодные условия - 3, или 14%;
- 3) технические неисправности - 3, или 14%;
- 4) некорректная работа наземных служб - 1, или 4%;
- 5) по иным причинам - 4, или 18% (причины устанавливаются).

К примеру, в июне 2016 года в Алматинской области при совершении вынужденной посадки произошло возгорание самолета АН-2, погиб пилот. Причиной явилось «...столкновение стоек шасси с брусом на пробеге при выполнении вынужденной посадки на ограниченную площадку, вследствие чего произошло возгорание». Этому способствовало нарушение пилотом минимальной безопасной высоты, недостаточное изучение местности.

Уголовное дело прекращено в связи со смертью лица, допустившего нарушение.

В отдельных случаях совершаются повторные авиационные происшествия одними и теми же эксплуатантами.

К примеру, в 2017 году в течение 17 дней произошло 2 авиационных происшествия с участием курсантов Академии гражданской авиации. В первом случае погибли кур-

СПРАВОЧНО:

Авиационные происшествия и инциденты с воздушными судами гражданской и экспериментальной авиации, а также с воздушными судами сверхлегкой авиации, зарегистрированными в Государственном реестре гражданских воздушных судов Республики Казахстан, расследуются Комиссией авиации Министерства индустрии и инфраструктурного развития и других специалистов в области авиации, в том числе зарубежных, назначаемой уполномоченным органом в сфере гражданской авиации (Правила расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской и экспериментальной авиации, утверждены приказом МИИР РК от 27.07.2017 г. (далее-Правила).

сант и иностранный инструктор, в другом - обошлось без жертв.

Серьезную озабоченность вызывают систематические факты крушения судов при транспортировке людей для оказания медицинской помощи РГП на ПХВ «Республиканский центр санитарная авиация». Имеются жертвы.

К примеру, в октябре 2017 года в Алматинской области потерпел крушение самолет, направлявшийся для оказания медпомощи, 3 члена экипажа и 2 пассажира погибли.

История авиакатастроф и их расследования показывают, что вопросам предотвращения авиационных происшествий не уделяется должного внимания.

Вместе с тем, по окончании расследования не всегда делаются выводы на будущее.

Так, отечественные авиакомпании не учитывают состояние воздушных судов и продолжают эксплуатировать изношенные суда 1960-1980 годов выпуска.

К примеру, в июне 2017 года в Алматинской области потерпел крушение самолет ЯК-18М, который был изготовлен в 1963 году.

Изношенные воздушные суда эксплуатируются небольшими авиакомпаниями для частных нужд при обслуживании различных месторождений, перевозке пациентов и медработников, в сельском хозяйстве и т.д. При поступлении заказа на полет, исходя из данных сообщений ими нередко принимаются решения о вылете при недопустимых метеорологических условиях с серьезными неисправностями судна.

Так произошло в случае с перевозкой людей для оказания медпомощи в январе 2016 г. Причиной происшествия послужила неисправность высотомера, которая в сложных метеоусловиях сыграла роковую роль. Разнообразна и география авиационных происшествий.

Большая их часть зарегистрирована в Алматинской, Жамбылской, Восточно-Казахстанской областях и в г.Нур-Султане. Только в Алматинской области проведено 10 досудебных расследований.

Расследование авиакатастроф начинается с осмотра места происшествия.

До прибытия следственной группы обеспечивается охрана места происшествия, производятся эвакуация пострадавших и тушение пожара (в случае возгорания).

Необходимо учитывать, что крушения воздушных судов вследствие высоких скоростей сопровождаются

взрывами и пожарами, при которых детали судна деформируются и разлетаются на большие расстояния.

Проводится судебно-медицинская экспертиза, устанавливаются самописцы, метеоусловия, техническое состояние воздушного судна.

После осмотра места происшествия устанавливаются обстоятельства и условия полета, история технического обслуживания, квалификация летного состава и причины происшествия (техническая неисправность, ошибка пилота или наземных служб).

Особую роль в организации расследования занимает заключение специально создаваемой по каждому факту авиационного происшествия Комиссии.

Комиссии создаются из числа сотрудников Департамента по расследованию транспортных происшествий и инцидентов, а также Комитета гражданской авиации.

В связи с большим объемом работы и необходимостью проведения соответствующих экспертиз исследование Комиссии проводится длительное время, от 2 месяцев - по очевидным происшествиям и до 20 месяцев - по сложным.

В том случае, если авиасобытия происходят с судами иностранного производства, требуется проведение исследований квалифицированными иностранными специалистами с применением необходимого оборудования. При этом отдельные части или агрегаты воздушного судна направляются в другие государства, на что уходит значительное время.

Так, по 8 делам решение принято по истечении более 6 месяцев с момента события, по 3 – свыше года и по 1 делу - по истечении 2 лет и 2 месяцев.

По сложившейся практике, до получения отчета Комиссии органы расследования проводят неотложные действия и прерывают производство.

СПРАВОЧНО:

Средства объективного контроля – это технические средства, предназначенные для регистрации и сохранения полетной информации, характеризующей условия полета, действия экипажа и функционирование бортового оборудования. Используются для анализа причин и предупреждения летных происшествий (черный ящик).

КОЛИЧЕСТВО НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ ИЛИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ВОЗДУШНОГО СУДНА



Таблица 1.



Длительное проведение исследования Комиссией к тому же не обеспечивает полноту выводов и установление нарушений законодательства.

В январе 2016 года в Алматинской области произошло крушение вертолета MD-600N с 4 пассажирами и 1 членом экипажа. Исследование проводилось 21 месяц. По итогам сделан вывод о том, что «...крушение произошло при выполнении визуального полета при снижении и скоротечном изменении фактических метеоусловий, с последующим попаданием в особые случаи полета (опасные метеорологические явления)».

Комиссией не была дана оценка действиям руководства авиакомпания.

Дополнительным исследованием установлено, что причиной крушения явилось ошибочное решение командира воздушного судна и руководства авиакомпании о вылете при метеоусловиях, непригодных для полета. Полет проводился ниже безопасной высоты с использованием неисправного высотомера.

Указанные выводы легли в основу обвинения руководителя авиакомпании.

СПРАВОЧНО:

МАК учрежден в 1991 году на основании Межгосударственного соглашения о гражданской авиации, заключенного государствами СНГ для обеспечения расследования авиапроисшествий. Штаб-квартира МАК находится в г.Москва, РФ.

ликой. Результаты опровергли доводы Boeing, «...пилоты следовали инструкциям и отключали MCAS, но это не помогло выровнять судно»[8].

Установление истинных причин стало возможным в связи с исследованием СОК в независимой от завода - производителя лаборатории.

В нашем случае законодательно закреплена монополия на исследование.

Согласно п.72, 73 Правил, исследование объектов авиационной техники и расшифровка средств объективного контроля при расследовании авиационных происшествий с воздушными судами Республики Казахстан или иностранными воздушными судами, потерпевших авиационное происшествие на территории Республики Казахстан, производятся соответствующими организациями гражданской авиации, имеющими допуск на проведение таких работ. При отсутствии технических возможностей проведения этих работ в Республике Казахстан, расшифровка средств объективного контроля может производиться в МАКе.

Допускается расшифровка средств объективного контроля лишь в государстве регистрации или государстве эксплуатанте воздушного судна.

Полагаем, что такие условия не способствуют объективной оценке обстоятельств, в виду отсутствия альтернативных экспертных организаций.

По одним и тем же данным, особенно в такой высокотехнологичной отрасли как авиация, легко получить разные экспертные мнения.

Для обеспечения объективности предлагается не ограничивать исследование средств объективного контроля в государстве регистрации и государстве эксплуатанте и практиковать назначение исследований по резонансным делам в нескольких различных организациях. Получение верной оценки событий в данных обстоятельствах более вероятно.

Расследование авиакатастроф предлагается проводить по схеме 2.

Данный алгоритм упрощает работу следователя и ориентирует при проведении следственных действий на эффективное проведение расследования.

Также необходимо предусмотреть участие в расследовании пострадавших. Согласно примечанию 1 к п.4.10 приложения 13 к Конвенции о международной гражданской авиации, ратифицированной постановлением Верховного Совета Республики Казахстан от 02.07.1992 г., в расследовании предусмотрено участие уполномоченного от государства изготовителя, разработчика и эксплуатанта воздушного судна. Участие в расследовании пострадавших (или их представителей) не предусмотрено.

Между тем, это позволит обеспечить полноту и всесторонность исследования, выработку и отработку независимых версий.

Кроме того, для обеспечения объективного расследования видится необходимым организовать независимый орган.

До распада СССР существовала Государственная комиссия по надзору за безопасностью полетов, которая концентрировала в себе все функции, связанные с безопасностью полетов, в том числе расследование летных происшествий.

Комитет гражданской авиации Министерства индустрии и развития (далее - КГА) унаследовал все функции и вместе с ними недостатки Госавианадзора СССР. КГА с одной стороны сертифицировало эксплуатантов воздушных судов, а с другой - проводило расследование авиапроисшествий, произошедших с этими же судами. Налицо классический конфликт интересов внутри организации. Поэтому расследования, проводимые КГА, вызывают сомнения в объективности.

В Министерстве индустрии и инфраструктурного развития, после реорганизации Министерства индустрии и развития, подразделение по расследованию транспортных происшествий было выведено из состава КГА в новый департамент.

Но это мало что изменило, поскольку по-прежнему сертификация и расследование остаются в одном ведомстве.

Для обеспечения качественного расследования и неукоснительного исполнения рекомендаций Комиссии по расследованию целесообразно проработать вопрос о необходимости функционирования независимого специализированного экспертного учреждения (Комитет или Агентство) с научной производственно-исследовательской базой для проведения комплексных экспертиз и исследований, в том числе расшифровки и информации СОК. В состав также можно включить независимых экспертов (квалифицированных и имеющих соответствующее разрешение, которые прошли обучение в странах с передовыми достижениями в области авиации).

Кроме расследований организация должна будет разрабатывать рекомендации, направленные на повышение безопасности полетов. Также необходимо обеспечить распространение опыта в проведении независимых расследований, управлении безопасностью полетов среди персонала авиакомпаний и других предприятий воздушного транспорта, что позволит повысить эффективность профилактики и предупреждения авиапроисшествий.

Список литературы:

1. <https://oyla.xyz/article/kratkaa-istoria-aviacii>.
2. <https://versia.ru/aviakatastrofy-i-letnye-incidenty>.
3. <https://www.gazeta.ru/business/2019/03/11/12236845.shtml?updated>.
4. <https://www.wsj.com/articles/max-sends-boeing-to-big-quarterly-loss11563969334?mod=searchresults&page=1&pos=4>.
5. <https://www.vestifinance.ru/articles/115938>.
6. https://en.m.wikipedia.org/wiki/United_Airlines_Flight_811.
7. *Отчет по результатам расследования авиационного происшествия от 09.10.2017г.*
8. <https://www.bbc.com/news/business-47812225>.