

АКАДЕМИЯ ПРАВООХРАНИТЕЛЬНЫХ ОРГАНОВ
ПРИ ГЕНЕРАЛЬНОЙ ПРОКУРАТУРЕ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

ЖАКАНОВ НУРЛЫБЕК КУАНТКАНОВИЧ

Организационно-правовые вопросы участия специалистов при расследовании
происшествий с воздушными судами гражданской авиации

Диссертация на соискание степени
магистр национальной безопасности и военного дела
по образовательной программе 7М12303 «Правоохранительная деятельность»
(научное и педагогическое направление)

Научный руководитель:
доцент кафедры Специальных
юридических дисциплин
Института полевузовского образования
Медиев Р.А.,
Доктор (PhD), ассоциированный профессор
(доцент), советник юстиции.

г. Косшы, 2022 г.

ТҮЙІНДЕМЕ

Диссертациялық жұмыс авиациялық оқиғаларды тексеруге мамандардың қатысуының өзекті мәселелеріне және оларды тергеу процесін жетілдірудің кейбір шараларына арналған. Авиация саласындағы мамандардың жұмысын ұйымдастырудың ерекшелігіне, қылмыстық іс бойынша дәлел көзі ретінде осы саладағы арнайы білімнің маңыздылығына, сондай-ақ авиациялық оқиғаларды тергеудегі проблемаларға ерекше назар аударылады.

РЕЗЮМЕ

Диссертационная работа посвящена актуальным вопросам участия специалистов при расследовании авиационных происшествий и некоторым мерам по совершенствованию процесса их расследования. Особое внимание уделяется специфике организации работы специалистов авиационной отрасли, значимости специальных знаний в этой сфере как источника доказательств по уголовному делу, а также на имеющиеся проблемы в расследовании авиационных происшествий.

SUMMARY

The dissertation work is devoted to topical issues of the participation of specialists in the investigation of aviation accidents and some measures to improve the process of their investigation. Special attention is paid to the specifics of organizing the work of specialists in the field of Aviation, the importance of special knowledge in this area as a source of evidence in a criminal case, as well as problems in the investigation of aviation accidents.

СОДЕРЖАНИЕ

ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ.....	7
ВВЕДЕНИЕ.....	5
1. ПРАВОВЫЕ ВОПРОСЫ УЧАСТИЯ СПЕЦИАЛИСТОВ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ С ВОЗДУШНЫМИ СУДАМИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ	
1.1 Правовая природа ведомственных расследований авиационных происшествий с воздушными судами гражданской авиации.....	12
1.2 Сравнительно-правовой анализ соответствия национального законодательства в сфере расследования авиационных происшествий с воздушными судами гражданской авиации Стандартам и Рекомендуемой практике Международной организации гражданской авиации.....	22
1.3 Проблемы взаимодействия органов уголовного преследования с ведомственной комиссией при расследовании авиационных происшествий с воздушными судами гражданской авиации	35
2. ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ВОПРОСЫ УЧАСТИЯ СПЕЦИАЛИСТОВ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ С ВОЗДУШНЫМИ СУДАМИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ	
2.1 Система типичных следственных версий, выдвигаемых при расследовании авиационных происшествий с воздушными судами гражданской авиации	43
2.2 Субъекты, обладающие специальными знаниями при расследовании авиационных происшествий с воздушными судами гражданской авиации и формы их участия	51
2.3 Рекомендации по поиску и привлечению специалиста для его участия в расследовании авиационных происшествий с воздушными судами гражданской авиации.....	64
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	82
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ.....	87
ПРИЛОЖЕНИЕ 1. Акт внедрения	99
ПРИЛОЖЕНИЕ 2. Методические рекомендации	100

ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ

В настоящей магистерской диссертации применяются следующие термины с соответствующими обозначениями и сокращениями:

Закон – Закон Республики Казахстан «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации»

ПРАПИ – Правила расследования авиационных происшествий и инцидентов

МИИР – Министерство индустрии и инфраструктурного развития

Комиссия – Комиссии по расследованию авиационных происшествий и инцидентов, создаваемая приказом Министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан

ИКАО – Международная организация гражданской авиации

МАК – Межгосударственный авиационный комитет

МВД РК – Министерство внутренних дел Республики Казахстан

КНБ РК – Комитет национальной безопасности Республики Казахстан

МИД РК – Министерство иностранных дел Республики Казахстан

УРАПИ – Управление по расследованию авиационных происшествий и инцидентов

Комитет – Комитет гражданской авиации

ОВД – Обслуживание воздушного движения

УК РК – Уголовный кодекс Республики Казахстан

УПК РК – Уголовно-процессуальный кодекс Республики Казахстан

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность проводимого исследования.

В последнее десятилетие в Казахстане отмечается тенденция к росту количества авиационных происшествий. Зачастую эти происшествия влекут человеческие жертвы, материальный ущерб и финансовые потери.

Старение и износ авиационной техники при одновременном развитии внутреннего и международного туризма, расширения географии полетов, приводят к повышению интенсивности эксплуатации воздушных судов. В это же время, относительно узкий круг профильных специалистов, растрчивает профессиональный уровень подготовки, в результате чего происходит пренебрежение требованиями безопасности в угоду исключительно коммерческих интересов. Безопасность полетов игнорируется.

За последние 10 лет с воздушными суднами, эксплуатируемыми авиакомпаниями Казахстана произошло 55 (2012 год – 6, 2013 год – 7, 2014 год – 5, 2015 год – 7, 2016 год – 6, 2017 год – 7, 2018 год – 6, 2019 год – 4, 2020 год – 2, 2021 год – 5) авиационных происшествий (аварий), в том числе 22 (2012 год – 3, 2013 год – 3, 2014 год – 2, 2015 год – 3, 2016 год – 3, 2017 год – 4, 2018 год – 0, 2019 год – 4, 2020 год – 0, 2021 год – 0) с человеческими жертвами (катастроф) [1].

В общей сложности указанные события унесли жизнь 76 (2012 год – 4; 2013 год – 24; 2014 год – 2; 2015 год – 8; 2016 год – 7; 2017 год – 11; 2018 год – 0; 2019 год – 19; 2020 год – 0; 2021 год – 0) человек.

Причинами возникновения авиационных происшествий, как правило, являются несоблюдение авиакомпаниями требований к организации летной работы, нарушение или пренебрежение членами летного экипажа правил производства полетов, некачественное и несвоевременное техническое обслуживание воздушных судов.

Статьей 344 Уголовного кодекса Республики Казахстан предусмотрена уголовная ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, если такое нарушение повлекло по

неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека либо причинение крупного ущерба (часть первая), смерть человека (часть вторая), смерть двух или более лиц (часть третья) [2].

Следователи, специальные прокуроры и иные лица при проведении досудебного расследования по делам, связанным с авиационными происшествиями, нередко сталкиваются с трудностями, обусловленными особенностью сферой гражданской авиации и авиационных происшествий. Говоря конкретнее, анализ расследованных дел показал, что качественному расследованию авиационных происшествий препятствует отсутствие специальных отраслевых знаний, технических компетенций по вопросам эксплуатации и обслуживания воздушных судов и их агрегатов и т.д.

Установление истины по делам об авиационных происшествиях, в том числе определения степени виновности отдельных ответственных лиц осложняется следующими характерными обстоятельствами:

Во-первых, в соответствии с национальным законодательством по каждому авиационному происшествию проводится ведомственное расследование [3]. Комиссия по расследованию авиационного происшествия, задавшись целью установить причины авиационного происшествия, чаще всего не дает в полной мере реализовать свой правовой функционал сотрудникам, осуществляющим досудебное расследование, которые в соответствии с Уголовно-процессуальным кодексом Республики Казахстан обязаны проводить досудебное расследование для установления виновных в нем лиц и привлечения их к ответственности.

Во-вторых, последние не могут в полной мере использовать сформировавшийся профессиональный опыт и компетенции при выборе оптимальной методики установления истины по делу, а также тактики осуществления досудебного расследования, поскольку рассматриваемые составы правонарушений не так часто встречаются в их практике.

В-третьих, у них нет узкоотраслевых знаний и компетенций в области летной и технической эксплуатации воздушных судов, для получения которых

им необходима помощь профильных специалистов: пилотов, техников, диспетчеров, и т.д. Существенные трудности возникают при подборе того и иного специалиста авиационной сферы для привлечения его к производству осмотра места происшествия, изъятию средств объективного контроля (черного ящика), допроса свидетелей, подозреваемых, обвиняемых и иных следственным действиям.

Эффективное расследование преступлений о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта в значительной степени зависит от своевременного, правильного, всестороннего и качественного применения специальных знаний. Установленные с использованием специальных знаний факты играют существенную роль для определения причинной связи между допущенными нарушениями правил эксплуатации воздушных судов и наступившими последствиями.

Изложенные обстоятельства свидетельствуют о необходимости разработки научно обоснованных рекомендаций по поиску и привлечению специалистов необходимого профиля для его участия в расследовании авиационных происшествий, т.к. применение специальных знаний способно существенно повлиять на результат расследования.

Оценка современного состояния решаемой научной проблемы или практической задачи.

Анализ состояния законности в сфере расследования авиационных происшествий показал о допускаемых нарушениях требований отраслевого, выраженных в поверхностном и неполном их проведении, не установлении причин их возникновения, а также проведении расследования некомпетентными и заинтересованными лицами [4].

Непосредственной причиной сложившегося положения дел является низкий профессиональный уровень сотрудников, задействованных в расследовании авиационных происшествий. У специалистов, расследующих авиационные происшествия, отсутствуют допуски к работе с такими

воздушными судами иностранного производства, как Boeing, Airbus, Embraer, Fokker и т.д.

В рамках досудебного расследования авиационных происшествий работники уполномоченного органа привлекаются в качестве специалистов, и, зачастую, разрешают вопросы, явно выходящие за пределы их компетенции и область их специальных знаний.

Перечисленные выше факторы оказывают негативное влияние на состояние безопасности полетов воздушного транспорта.

Не меньшее значение для обеспечения должного уровня безопасности полетов имеет состояние законодательной базы и сложившаяся в сфере расследования авиационных происшествий правоприменительная практика.

Проблемы правового регулирования общественных отношений в области участия специалистов при расследовании авиационных происшествий освещены в научной юридической литературе неполно. Уровень разработки этих вопросов в теоретических исследованиях должен быть определен как недостаточный. Различным аспектам расследования дел о преступлениях, совершаемых на транспорте, посвятили свои исследования российские ученые: Д.Н. Балашов, С.Ф. Трофимов, А.А. Митрофанова, А.Н. Калайдова, К.Н. Терентьев, Д.Ю. Яковлев и другие. Вопросами же привлечения специалистов при расследовании авиационных происшествий в юридической науке никто не занимался. Практические работники не располагают методиками такого исследования. Все это и определило выбор темы диссертационной работы.

Цель, задачи, объект и предмет исследования.

Цель исследования состоит в повышении эффективности расследования авиационных происшествий за счет организационного и правового регулирования использования специалистов авиационной отрасли и выработки практически значимых рекомендаций по надлежащему и оптимальному применению специальных знаний на каждом отдельно взятом этапе расследования для установления истины происшествия.

Для достижения поставленной цели в ходе диссертационного исследования предполагается решение следующих взаимосвязанных задач:

1) проанализировать национальное законодательство в сфере расследования авиационных происшествий на предмет его соответствия Стандартам и Рекомендуемой практике Международной организации гражданской авиации;

2) изучить проблемы взаимодействия органов уголовного преследования с ведомственной комиссией при расследовании авиационных происшествий;

3) установить круг субъектов, обладающих специальными знаниями в сфере авиации, раскрыть специфику организации их работы и определить значимость их знаний как источника доказательств в расследовании авиационных происшествий;

4) разработать предложения и рекомендации, обеспечивающие эффективность использования специальных знаний авиаспециалистов при расследовании авиационных происшествий.

Объектом данного исследования является практическая деятельность органов досудебного расследования по применению специальных знаний в расследовании авиационных происшествий, а также профессиональная деятельность специалистов авиационной отрасли.

Предметом исследования составляют правовые нормы казахстанского уголовного и авиационного законодательства, международных правил, регулирующие вопросы расследования авиационных происшествий, определяющие специфику познаний специалистов авиационной отрасли.

Методы и методологические основы проведения исследования.

В качестве методологической основы настоящего диссертационного исследования выступает диалектический метод познания. При решении конкретных задач использованы методы научного обобщения, логико-законный, структурно-функциональный, сравнительно-правовой, статистические методы и иные исследовательские методы

Обоснование научной новизны.

Научная новизна исследования заключается в том, что впервые на основе УПК РК и Закона Республики Казахстан «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации» проведено комплексное исследование вопросов использования специальных авиационных знаний при осуществлении досудебного расследования уголовных правонарушений, связанных с аварией и катастрофой воздушного транспорта.

Исследованы специфика деятельности специалиста авиационной отрасли, роль и значение его участия в ходе досудебного расследования преступлений данной категории, что повысить эффективность его производства.

Положения, выносимые на защиту.

1. В целях имплементации некоторых норм международного права в казахстанское отраслевое законодательство предлагается пункт 13 «Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской и экспериментальной авиации», утвержденных приказом Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 27 июля 2017 года № 505 (далее - ПРАПИ) дополнить абзацем следующего содержания: «В состав Комиссии должны входить специалисты, имеющие практический опыт работы в пилотировании, техническом обслуживании и иной эксплуатации с типами воздушных судов, попавших в авиационное происшествие. Опыт подтверждается соответствующими записями в свидетельстве авиационного персонала или иных документах».

2. В целях обеспечения сохранности объектов авиационной техники, признанных вещественным доказательством, в пункте 76 ПРАПИ, где установлено, что «Объекты, связанные с авиационным происшествием и прошедшие исследование, не могут уничтожаться без разрешения эксплуатанта (владельца) воздушного судна», предлагается после слов «без разрешения» дополнить словами «органа, проводящего досудебное расследование, либо судебного органа, рассматривающего материалы досудебного расследования».

3. В пункте 14 ПРАПИ, где оговорено, что «На полевым этапе расследования с момента начала работ до момента прекращения и при сборе

фактической информации Комиссия координирует свои действия с представителями Министерства внутренних дел Республики Казахстан», предлагается слова «Министерства внутренних дел Республики Казахстан» заменить словами «органов, проводящих досудебное расследование».

Апробация и внедрение результатов.

Практическая значимость диссертации состоит в углублении и конкретизации особенностей знаний специалистов в сфере авиации, использовании их в проведении отдельных следственных действий, а также планирования расследования и координации деятельности сотрудника, проводящего досудебное расследование с ведомственной комиссией уполномоченного органа в сфере гражданской авиации.

Результаты исследования нашли свое отражения в двух опубликованных статьях и методических рекомендациях по поиску и привлечения специалиста для его участия в расследовании авиационных происшествий.

Первая статья: «О перспективах использования специальных знаний при расследовании авиационных происшествий с воздушными судами гражданской авиации» опубликована в международном научно-практическом журнале «Мир закона».

Вторая статья: «Система типичных следственных версий, выдвигающихся при расследовании авиационных происшествий» опубликована в сборнике международной научно-практической конференции, организованной Актюбинским юридическим институтом МВД РК имени М. Букенбаева.

Апробированы методические рекомендации по привлечению специалистов при расследовании авиационных происшествий с воздушными судами гражданской авиации в надзорной деятельности Авиационной транспортной прокуратуре города Нур-Султан. Составлен акт о внедрении этих рекомендаций.

1. ПРАВОВЫЕ ВОПРОСЫ УЧАСТИЯ СПЕЦИАЛИСТОВ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ С ВОЗДУШНЫМИ СУДАМИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

1.1 Правовая природа ведомственного расследования авиационных происшествий с воздушными судами гражданской авиации

Раскрывая правовую природу ведомственного расследования авиационных происшествий с воздушными судами гражданской авиации необходимо выделить проведение расследования со стороны уполномоченного государственного органа в сфере гражданской авиации.

Сущность такого расследования состоит в комиссионном исследовании специалистами обстоятельств, причин авиационного происшествия и выработка соответствующих профилактических мероприятий.

Регулирование данного вида деятельности осуществляется на основании Закона Республики Казахстан «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации» [5] (далее - Закон) и «Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской и экспериментальной авиации» [3].

В соответствии со статьей 93 Закона авиационное происшествие или инцидент с воздушным судном Республики Казахстан либо с воздушным судном иностранного государства на территории Республики Казахстан подлежит обязательному расследованию.

Основной целью расследования являются установление причин события и (или) сопутствующих факторов, выработка рекомендаций по предотвращению их в будущем и обеспечению безопасности. Не является целью расследования авиационного происшествия или инцидента установление чьей-либо вины и ответственности.

Нормативные определения понятий «авиационное происшествие» и «инцидент» содержатся, как в Законе, так и в ПРАПИ, согласно которых:

Авиационным происшествием в гражданской (экспериментальной) авиации признается авиационное событие, связанное с использованием гражданского воздушного судна с намерением совершить полет, которое, в случае пилотируемого воздушного судна, имеет место с момента, когда какое-либо лицо вступило на борт с намерением совершить полет, до момента, когда все находившиеся на борту лица с целью совершения полета покинули воздушное судно, или в случае беспилотного воздушного судна имеет место с момента, когда воздушное судно готово начать движение с целью совершить полет, до момента его остановки в конце полета и выключения основной силовой установки, и в ходе которого:

1) какое-либо лицо получает телесное повреждение со смертельным исходом или тяжкий вред здоровью, а также средней тяжести вред здоровью в результате нахождения в данном воздушном судне, непосредственного соприкосновения с какой-либо частью воздушного судна, включая части, отделившиеся от данного воздушного судна, непосредственного воздействия струи газов реактивного двигателя, за исключением тех случаев, когда телесные повреждения получены в результате естественных причин, нанесены самому себе либо нанесены другими лицами или когда телесные повреждения нанесены безбилетным пассажирам, скрывающимся вне зон, куда обычно открыт доступ пассажирам и членам экипажа;

2) воздушное судно получает повреждение или происходит разрушение его конструкции, в результате чего нарушается прочность конструкции, ухудшаются технические или летные характеристики воздушного судна, требуется крупный ремонт или замена поврежденного элемента, за исключением случаев:

- отказа или повреждения двигателя, когда поврежден только один двигатель, его капоты или вспомогательные агрегаты;

- повреждений только воздушных винтов, лопастей несущего винта, лопастей хвостового винта, несилowych элементов планера, обтекателей, законцовок крыла, антенн, датчиков, лопаток, пневматиков, тормозных

устройств, лобовых стекол, колес или когда незначительно повреждены шасси, панели створки шасси либо когда в обшивке имеются небольшие вмятины или пробоины, в том числе незначительные повреждения, вызванные градом или столкновением с птицами (включая пробоины в обтекателе антенны радиолокатора);

3) воздушное судно пропадает без вести или оказывается в таком месте, где доступ к нему абсолютно невозможен.

Авиационным инцидентом в гражданской (экспериментальной) авиации признается событие, связанное с использованием гражданского воздушного судна, которое имеет место с момента, когда какое-либо лицо вступило на борт с намерением совершить полет, до момента, когда все находившиеся на борту лица с целью совершения полета покинули воздушное судно, и обусловленное отклонениями от нормального функционирования воздушного судна, экипажа, служб управления и обеспечения полетов, воздействием внешней среды, которое может оказать влияние на безопасность полета, но не закончившееся авиационным происшествием.

В зависимости от тяжести наступивших последствий авиационные происшествия в свою очередь подразделяются на авиационные происшествия с человеческими жертвами (катастрофы) и авиационные происшествия без человеческих жертв (аварии), авиационные инциденты на серьезные инциденты и инциденты.

Авиационное происшествие с человеческими жертвами (катастрофа) – авиационное происшествие, приведшее к гибели или пропаже без вести кого-либо из пассажиров или членов экипажа. К катастрофам также относятся случаи гибели кого-либо из лиц, находящихся на борту, в процессе аварийной эвакуации из воздушного судна.

Авиационное происшествие без человеческих жертв (авария) – авиационное происшествие, не повлекшее за собой человеческих жертв или пропажи без вести кого-либо из пассажиров или членов экипажа.

Серьезный инцидент – инцидент, обстоятельства которого указывают на имевшую место высокую вероятность авиационного происшествия в связи с использованием воздушного судна, который, в случае пилотируемого воздушного судна, происходит с момента, когда какое-либо лицо поднимается на борт воздушного судна с намерением совершить полет, до момента, когда все находившиеся на борту лица покинули воздушное судно, или, в случае беспилотного воздушного судна, происходит с момента, когда воздушное судно готово стронуться с места с целью совершить полет, до момента его остановки в конце полета и выключения основной силовой установки.

Инцидент – любое событие, кроме авиационного происшествия, связанного с использованием воздушного судна, которое влияет или могло бы повлиять на безопасность эксплуатации.

Авиационные происшествия и инциденты с воздушными судами гражданской и экспериментальной авиации, зарегистрированными в Государственном реестре гражданских воздушных судов Республики Казахстан расследуются Комиссией по расследованию авиационных происшествий и инцидентов, создаваемой уполномоченным органом в сфере гражданской авиации (далее – Комиссия), т.е. «Министерством индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан» [7] (далее - МИИР).

Отдельные виды инцидентов, перечень которых установлен ПРАПИ, расследуются эксплуатантами (авиакомпаниями, аэропортами и иными субъектами гражданской авиации) самостоятельно.

Более подробно остановимся на нормативное регулирование деятельности по расследованию авиационных происшествий, т.е. катастроф и аварий. Порядок их проведения определен главой 2 ПРАПИ.

Как сказано выше, расследование авиационных происшествий возлагается на Комиссию, создаваемой из числа сотрудников Управление по расследованию авиационных происшествий и инцидентов Департамента по расследованию транспортных происшествий и инцидентов (далее – УРАПИ МИИР).

Полномочия Комиссии предусмотрены в приложении 1 к ПРАПИ.

Председатель Комиссии организует, проводит и контролирует все этапы расследования, координирует действия всех участников расследования. Специалисты, привлекаемые к расследованию, включаются в состав подкомиссий или рабочих групп в зависимости от их специализации, либо используются в качестве экспертов по отдельным вопросам.

На заседаниях Комиссии МИИР вправе участвовать сотрудники транспортной прокуратуры, Министерства внутренних дел, Комитета национальной безопасности, представители заинтересованных, задействованных и имеющих хоть какое-то отношение к происшествию предприятий воздушного транспорта, разработчика и изготовителя воздушного транспорта, Межгосударственного авиационного комитета.

Следует отметить, Комиссия не подменяет функции органа досудебного расследования, а наоборот, своими результатами она способствует органу досудебного расследования в установлении виновных лиц, их вины и степени ответственности.

Для облегчения и упорядочения работы Комиссии, создаются летная, инженерно-техническая, административная подкомиссии и штаб, в которых (кроме штаба) могут создаваться рабочие группы.

Основными задачами летной подкомиссии являются:

- установление уровня профессиональной подготовки экипажа, качества организации, обеспечения полета и обслуживания воздушного движения с учетом влияния всех имеющихся факторов;
- оценка правильности действий экипажа и должностных лиц в процессе возникновения и развития особой ситуации с учетом данных средств объективного контроля;
- выявление отклонений от действующих норм подготовки, обеспечения и выполнения полета.

Летная подкомиссия состоит из летной рабочей группы, группы обслуживания воздушного движения, радиосветотехнического, метеорологического и аэродромного обеспечения, а также группы авиационной

медицины, основные направления их работы установлены в приложении 9 к ПРАПИ.

Основными задачами инженерно-технической подкомиссии являются:

- определение состояния авиационной техники до и после авиационного происшествия;
- изучение характера ее эксплуатации, качества технического обслуживания и ремонта;
- проведение специальных исследований и испытаний с целью установления причин отказа авиационной техники.

Инженерно-техническая подкомиссия состоит из группы анализа выполнения правил эксплуатации, технического обслуживания и ремонта авиационной техники, группы планера и систем, группы силовой установки, а также группы авиационного и радиоэлектронного оборудования, основные направления их работы установлены в приложении 11 к ПРАПИ.

Основными задачами административной подкомиссии являются:

- определение причин гибели, травм и других нарушений здоровья, находившихся на борту воздушного судна пассажиров;
- установление количества и характера коммерческой загрузки на борту воздушного судна, определение правильности ее размещения, упаковки и крепления, выявление отклонений от норм загрузки, центровки и крепления;
- выявление наличия на борту воздушного судна опасных грузов с характеристикой их свойств, веществ и предметов, запрещенных к перевозке, установление нарушений правил досмотра вещей, находящихся при пассажирах, багажа и личного досмотра пассажиров (совместно с органами внутренних дел);
- установление личности пассажиров, погибших при авиационном происшествии (совместно с органами внутренних дел);
- проведение мероприятий по оказанию помощи пострадавшим и их родственникам, удовлетворение заявленных претензий (совместно с рабочей группой материально-технического обеспечения);
- установление ущерба от авиационного происшествия;

- ликвидация последствий происшествия.

В Административную подкомиссию входят: пассажирская рабочая группа; почтово-грузовая рабочая группа, медицинская рабочая группа, рабочая группа содействия пострадавшим и их родственникам, основные функции этих групп установлены в приложении 14 к ПРАПИ.

Результаты проведенных работ, перечисленных подкомиссией и групп, а также и иные акты, составляемые в процессе расследования авиационного происшествия, оформляются согласно приложениям 8, 10, 12, 13, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22 к ПРАПИ.

В целом, работу Комиссии условно можно подразделить на 5 этапов.

Первый этап включает в себя подготовку и предварительные работы, связанные с получением информации о происшествии и сведений, переданных в порядке доклада в вышестоящие инстанции. На этом же этапе формируется состав Комиссии МИИР, издается приказ о назначении расследования, определяются первостепенные задачи. Завершением первого этапа является мобилизация членов Комиссии МИИР к месту падения воздушного крушения.

Второй этап вытекает непосредственно из первого, а зачастую происходит одновременно с ним, и заключается в проведении поисково-спасательных работ. Поиск пропавшего воздушного судна осуществляется силами РГП на ПХВ «Казаэронавигация» непосредственным участием членов Комиссии. При наличии пострадавших, им оказывается неотложная первая помощь с последующей госпитализации. На этом же этапе принимаются меры по ограничению доступа посторонних лиц к месту происшествия, путем выставления по периметру постов и организации круглосуточного дежурства. В это же время фиксируются места расположения фрагментов воздушного судна, его систем, узлов, агрегатов и иных объектов, изымаются документы, средства объективного контроля иные объекты, фиксирующие данные о процессе выполнения полета, в том числе его параметры. Все эти действия выполняются согласованно с правоохранительными органами.

Третий этап – организационный. В течение третьего этапа создаются штаб, подкомиссии, группы, куда набираются специалисты из числа опытных работников авиационной отрасли, составляется план намеченных мероприятий, готовят «черный ящик» и другие средства записи для проведения расшифровки, имеющихся в них данных. Детально обследуется воздушное судно с фиксацией положения и состояния органов его управления, руля высоты, руля направления, стабилизатора, закрылок, элеронов, спойлеров, силовых установок, штурвала, штурвальной колонки, соединительной планки штурвальных колонок, педалей, всех объектов приборных панелей, шасси, кресел лётного экипажа, бортпроводников и пассажиров, их ремней безопасности, топливных баков, вспомогательной силовой установки и др. Все эти действия сопровождается фото-видео съемкой.

Четвертый этап – самый трудоемкий. Комиссия переходит к непосредственному расследованию причин возникновения аварийной ситуации. Проводится расшифровка средств объективного контроля, изучаются летные дела пилотов, техническая документация на воздушное судно, оценивается организация летной работы авиакомпании, работы по техническому обслуживанию ее воздушных судов, опрашиваются лица, имеющие хоть какое отношение к происшествию. Выстраивается хронология авиационного происшествия, анализируются возможные причины его возникновения. Выполняются и иные мероприятия для определения истинной причины происшествия.

Для оптимизации расследования авиационного происшествия на месте происшествия разворачиваются специальные лаборатории для оперативного исследования необходимых для расследования вопросов.

В случае возникновения необходимости двигателя, агрегаты или приборы авиационной техники направляются специализированные учреждения для проведения лабораторных исследований.

Такие исследования проводятся организацией-исполнителем исследования, которая определяется Комиссией, при необходимости с участием заинтересованных организаций-соисполнителей.

Организацией-исполнителем исследования, а также организациями-соисполнителями могут быть научно-исследовательские организации, организации-разработчики, изготовители и эксплуатант авиационной техники, ремонтные организации и другие заинтересованные организации.

Основанием для проведения исследования является техническое задание Комиссии, в котором подробно указывается цель проведения исследования, а при необходимости и организации-соисполнители, с участием которых должны быть проведены исследования.

Его результаты оформляются в виде отчета, форма которого установлен приложением 23 к ПРАПИ.

Объекты авиационной техники и носители полетной информации бортовых самописцев, прошедшие исследования, хранятся в организации-исполнителе исследования в течение трех месяцев после утверждения Окончательного отчета.

Пятый этап – заключительный. Охватывает такие действия, как составления Окончательного отчета, обсуждение его членами Комиссии и подписания. Возникающие разногласия и особые мнения членов Комиссии также рассматриваются на этом этапе, результаты которого вносятся в Окончательный отчет.

Окончательный отчет, который составляется с учетом материалов подкомиссий, рабочих групп, результатов исследования, а также другой информации, имеющейся в распоряжении Комиссии, является итоговым документом работы Комиссии. Форма Окончательного отчета по результатам расследования авиационного происшествия определена в приложении 24 к ПРАПИ.

Дата утверждения Окончательного отчета считается датой окончания расследования.

После утверждения Окончательного отчета полномочный орган по расследованию в пятидневный срок направляет материалы расследования авиационного происшествия:

- 1) в Комитет;
- 2) эксплуатанту (владельцу) воздушного судна;
- 3) правоохранительному органу, проводящему досудебное расследование (по запросу);
- 4) Министерству обороны Республики Казахстан (при расследовании авиационного происшествия совместной Комиссией);
- 5) МИД РК (по запросу, в случае расследования авиационного происшествия с иностранным воздушным судном на территории Республики Казахстан);
- 6) МАК;
- 7) ИКАО (если авиационное происшествие произошло с воздушным судном максимальной массой более 5700 кг.).

Продолжительность расследования авиационного происшествия, с момента создания Комиссии до даты утверждения окончательного отчета по результатам расследования авиационного происшествия, как правило, не превышает 12 месяцев, если не потребуются дополнительных исследований.

Подводя итог правовой природы ведомственного расследования авиационных происшествий с воздушными судами гражданской авиации, приходим к выводу, что оно проводится на основании ведомственных нормативных правовых актов, Комиссией, созданной приказом руководителя соответствующего ведомства, в данном случае МИИР. Такого рода расследование не назначается постановлением органа уголовного преследования.

Ведомственное расследование авиационного происшествия направлено на установления всех обстоятельств и фактов, касающихся ко всему произошедшему, истинной причины его возникновения, возможных рисков, а также принятия мер по предотвращению подобных случаев в будущем.

Установление конкретных виновных лиц и привлечение их к ответственности не является целью расследования.

Председатель и члены Комиссии (подкомиссии, групп) в силу своих функций не являются специалистами в процессуальном смысле этого слова, они действуют за пределами следственных действий, выполняют свои функции самостоятельно, фиксируют установленные данные и свои выводы в особом документе – Окончательном отчете, а не протоколе следственного действия.

1.2 Сравнительно-правовой анализ соответствия национального законодательства в сфере расследования авиационных происшествий с воздушными судами гражданской авиации Стандартам и Рекомендуемой практике Международной организации гражданской авиации

Как известно, при Организации Объединенных Наций действует специализированное учреждение Международная организация гражданской авиации (ИКАО), созданная 1944 году в результате подписания в Чикаго Конвенции о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция) [8], «непосредственной целью которой является организация сотрудничества, направленного на обеспечение безопасности, регулярности и экономической эффективности международных воздушных сообщений» [9].

Членами ИКАО могут быть государства, подписавшие Чикагскую конвенцию или присоединившиеся к ней. Казахстан вступил в члены ИКАО в 1992 г. путем ратификации Чикагской конвенции [10]. К настоящему времени ИКАО объединяет 193 Договаривающихся государства.

Советом ИКАО приняты Международные стандарты и Рекомендуемая практика, оформленные как Приложения к Чикагской конвенции, охватывающие все аспекты деятельности международной гражданской авиации.

Эти документы являются «источником международного воздушного права, регулирующим отношения между государствами по вопросам

использования воздушного пространства и организации международных воздушных сообщений» [11].

Расследование авиационных происшествий подпадает под действие ст. 26 Чикагской конвенции. Данная статья «налагает на государство, на территории которого имело место происшествие с воздушным судном, повлекшее смерть или серьезные телесные повреждения либо свидетельствующее о серьезном техническом дефекте воздушного судна или аэронавигационных средств, обязательство назначить расследование обстоятельств этого происшествия в соответствии с процедурой, которая может быть рекомендована ИКАО, насколько это допускает его законодательство» [8, ст. 26].

Вся процедура расследования авиационных событий изложена в следующих документах: «Приложение 13 к Чикагской конвенции» [12], «Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов» в 4 частях: Часть I. «Организация и планирование» [13]; Часть II. «Процедуры и контрольные карты» [14]; Часть III. «Расследование» [15]; Часть IV. «Представление отчетов» [16], «Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов: политика и процедуры» [17], «Руководство по региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов» [18], «Руководящие принципы подготовки расследователей АП» [19] и «Опасности на местах авиационных происшествий» [20].

В Чикагской конвенции установлено, что каждое Договаривающееся государство обязуется сотрудничать в обеспечении максимально достижимой степени единообразия правил, стандартов, процедур и организации, в том числе касающиеся расследования авиационных происшествий.

Для реализации своих документов ИКАО издает различные руководства в качестве инструктивных материалов, которые «предназначены для высших государственных директивных органов, поскольку в них акцентируются обязательства договаривающихся государств-участников Чикагской конвенции».

В интересах эффективного осуществления политики в области безопасности полетов и связанных с ней процедур ИКАО определила ряд критических элементов.

Для определения уровня внедрения стандартов и рекомендуемой практики, а также установления недостатков, влияющих на безопасность полетов, ИКАО проводит регулярные, обязательные, систематические и согласованные аудиты, охватывающие весь спектр деятельности гражданской авиации договаривающихся государств, для чего использует 1047 протокольных вопросов, количество которых может варьироваться в связи с их пересмотром [21].

Уровень эффективного внедрения - это «показатель реализации стандартов и рекомендуемой практики ИКАО в процентах, определяемый соотношением суммарного количества протокольных вопросов, ответы на которые были признаны удовлетворительными по каждой области проверки к общему количеству протокольных вопросов» [21, стр. 7].

На сегодняшний день среднемировой уровень эффективного внедрения Стандартов ИКАО в национальные законодательства страна, вступивших в ее члены составляет 71,49 %.

Государства-члены ЕАЭС неоднократно проходили аудит ИКАО. Казахстан к серьезному аудиту подвергся в 2009 году, по результатам которого этот показатель составил всего 55,25 %, а в сфере расследования авиационных происшествий и вовсе 28 % [22].

Принятыми мерами, в том числе по исполнению «Плана мероприятий по устранению замечаний аудита ИКАО и снятию ограничений на полеты казахстанских авиакомпаний в страны Европейского Союза» [23] Казахстан достиг среднемирового показателя в 2016 году [24].

За этот период времени в отраслевое законодательство, регулирующее деятельность по расследованию авиационных происшествий и инцидентов, внесены многочисленные изменения.

К примеру, в соответствии с рекомендациями ИКАО пересмотрены ПРАПИ [25], которые устанавливали порядок проведения расследования авиационных происшествий и инцидентов, как государственными (военный сектор), так и гражданскими воздушными судами. На сегодняшний день расследование в сферах государственной и гражданской авиации проводится отдельными Правилами [3, 26]. Разработаны квалификационные требования, предъявляемые к расследователям авиационных происшествий и инцидентов, установлены фиксированные надбавки к их окладам в целях привлечения квалифицированных специалистов, расследование отдельных видов инцидентов передано самим предприятиям воздушного транспорта и т.д.

Несмотря на проведенную работу, национальное законодательство Казахстана, регулирующее деятельность по расследованию авиационных происшествий и инцидентов не в достаточной мере совершенно. Об этом свидетельствуют результаты проведенного анализа. Выявленные в нем существенные недостатки, по нашему мнению, повлияли на качество проводимых расследований.

В частности, в ПРАПИ не установлены требования к лицам, входящим в состав Комиссии по расследованию авиационного происшествия. Что касается вопроса о создании компетентной Комиссии, в ПРАПИ отведен лишь пункт 13, где оговорено, что «для формирования состава Комиссии полномочный орган по расследованию направляет запросы в организации гражданской авиации и государственные органы, которые в течение трех суток с момента получения запроса представляют кандидатуры для включения в состав Комиссии».

Стоит отметить, что Руководством по расследованию авиационных происшествий и инцидентов предписано, что «расследователи авиационных происшествий должны иметь практический опыт работы в авиации в качестве фундамента для развития специализированных навыков расследования. Такой опыт можно приобрести работая профессиональным пилотом, авиационным инженером или техником по обслуживанию воздушных судов» [13, стр. 10].

Учитывая разновидность типов эксплуатируемых в стране воздушных судов (МИ, АН, ТУ, Boeing, Airbus, Embraer, Fokker и т.д.), а также имеющуюся скромную штатную численность УРАПИ МИИР (5 сотрудников), Комиссию, способную установить все обстоятельства авиационного происшествия (состояние авиационной техники, уровень профессиональной подготовки экипажа и т.д.) и дать техническую оценку, сформировать не всегда получается.

На практике это привело к тому, что расследование фактически проводится работниками авиакомпаний, с воздушным судном которой произошло происшествие, поскольку у остальных независимых от авиакомпании представителей Комиссии не имелись ответствующие познания и опыт в сфере летной и технической эксплуатации данного типа воздушного судна.

Ярким примером тому является необоснованно составленные выводы по результатам расследования аварии, произошедшей 07.09.2016 года с вертолетом Ми-8Т АО «Авиакомпания «Евро Азия Эйр» с 22 человеками на борту (при взлёте произошло его падение и возгорание) [27].

Комиссией, в составе сотрудников УРАПИ МИИР, не имеющих познания и опыта в сфере летной и технической эксплуатации вертолетов МИ-8Т, а также 4 заинтересованных работников АО «Евро Азия Эйр» составлено заключение о том, что вероятной причиной авиационного происшествия послужили неблагоприятные погодные условия (внезапное непрогнозируемое изменение направления и скорости ветра справа – более 5 м/с.).

При этом комиссия рассматривала только воздействие внешних факторов (порыв ветра). Человеческий фактор (безграмотное решение взлетать с попутным ветром на предельных режимах работы двигателей, выполнение разворот влево), а также состояние авиационной техники (износа лопаток первых ступеней турбокомпрессора) не принималось во внимание, т.е. причинно-следственная связь между действиями экипажа и развитием авиационного происшествия не установлена. Работа двигателя на предельных режимах подтверждается пояснениями членов экипажа: «при вращении вертолета сработала система ограничения

максимальных температур», т.е. пошла срезка по мощности, что привело к уменьшению оборотов несущего винта.

Пересмотрев это заключение с независимыми авиаспециалистами, имеющих познания и опыт в сфере эксплуатации вертолетов МИ-8, в том числе в сфере расследования авиационных событий, пришли к выводу, что причиной столкновения вертолета с землей явилось непреднамеренные ошибочные действия экипажа при выполнении взлета, приведшие к попаданию вертолета в неуправляемый режим. Т.е. экипаж своими действиями фактически ввел вертолет в режим самопроизвольного вращения влево, т.е. критический режим полета.

Если следовать логике комиссии, что наличие порывистого ветра более 5 м\с приводит к потере управляемости вертолетов Ми-8 и, соответственно, авиационным событиям (летная эксплуатация вертолетов Ми-8 в этих условиях является небезопасной), то необходимо запретить летную эксплуатацию вертолетов Ми-8 [4, стр.7].

Попытка оправдания ошибочных действий экипажа воздушного судна имеет место и случае с вертолетом Bell-206B3 АО «SKY SERVICE», который 5 июня 2016 года при выполнении со студентами Академии гражданской авиации учебно-тренировочного полета на аэродроме Боралдай произвел жесткую посадку.

Комиссия УРАПИ в своем отчете излагает, что причиной жесткой посадки вертолета явилось изменение направления ветра со встречного, на попутный со скоростью 3м/с., что привело к недостатку мощности двигателя для исправления положения вертолета для производства безопасной посадки.

Согласно заключениям независимых авиаспециалистов непосредственной причиной серьезного инцидента - повреждение вертолета является непреднамеренные ошибочные действия экипажа при выполнении посадки с вертикальной перегрузкой, превышающей эксплуатационные ограничения.

Изменение направления ветра на величину 3 м/с, в свою очередь, не влияет на мощность двигателя вертолета [4, стр. 4].

Аналогичная картина и с расследованием авиационных происшествий с самолетами.

К примеру, Комиссией проведено расследование авиационного происшествия с самолетом L-410 авиакомпании «Жезказган-Эйр», с которым 16 июля 2015 года при выполнении посадки на аэродром Шатырколь (Жамбылская область) произошло выкатывание за пределы его взлетно-посадочной полосы с последующим значительным повреждением носовой части фюзеляжа [28].

В отчете Комиссии указано, что авиационное происшествие произошло при выполнении посадки с перелетом из-за образования термической подушки и появления экранного эффекта над поверхностью посадочной полосы под воздействием высоких температур наружного воздуха.

Изучением совместно авиаспециалистами результатов расследования установлено, что данное авиационное происшествие произошло не из-за воздействия внешнего фактора – высоких температур, а из-за несоблюдения экипажем воздушного судна технологии выполнения захода на посадку [4, стр. 9].

В частности, заход на посадку выполнялся с нарушением рубежей выпуска шасси и закрылков, что не позволило своевременно установить рекомендованные разработчиком этого типа воздушного судна скорости захода на посадку (торец взлетно-посадочной полосы пройден на скорости 190 км/ч. при рекомендованной 155 км/ч.).

Таким образом, посадка воздушного судна была гарантирована с большим перелетом и, соответственно, с выкатыванием за пределы полосы.

Более того, самолет L-410 конструктивно с верхним расположением крыла и не подвержен влиянию термической подушки и экранного эффекта над поверхностью посадочной полосы.

В данном случае командиром воздушного судна необходимо было прекратить снижение и выполнить уход на второй круг, как это требовались действовавшими на то время Правилами производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан [29].

В других случаях, описание причины возникновения авиационных происшествий ограничивается констатацией последовательности их развития и последствий.

Примером тому служит авиакатастрофа с самолетом АН-2 (26.06.2016 г. при посадке столкнулся с земной поверхностью и загорел, погиб пилот), где Комиссией по результатам расследования вместо установления ее причины, описывается последовательность его развития: причиной катастрофы самолета явилось столкновение основных стоек шасси с бруствером на пробеге при выполнении вынужденной посадки на ограниченную площадку [30].

Как показывает результаты изучения Окончательных отчетов, основными причинами возникновения аварийной ситуации на воздушном транспорте Комиссия МИИР связывают с плохими погодными условиями (указываются вымышленные причины) или вовсе не устанавливаются (ограничиваются описанием хронологии разрушения воздушных судов и гибели людей), тем самым уводят от уголовной, либо административной ответственности виновных лиц.

В частности, у командира воздушного судна Cessna-152 Туякбаева Б.Ч. при выполнении 20 июня 2015 года полета, с которым произошло авиационное событие (поломка передней стойки шасси во время посадки), не имелось действующего свидетельства авиационного персонала, и, соответственно, допуска к управлению воздушным судном (срок истек 27 августа 2012 года) [31].

При этом в Окончательном отчете указано, что Туякбаев Б.Ч. имеет свидетельство пилота со сроком действия до 27 августа 2015 года и допущен к выполнению полетов на указанном типе воздушного судна.

В данном случае в действиях Туякбаева Б.Ч. усматривается состав административного правонарушения, предусмотренного частью 3 статьи 569 Кодекса Республики Казахстан об административных правонарушениях (далее – КРКоАП), т.е. «управление воздушным судном лицом, не имеющим права управления им» [32].

В результате противоправных действий членов Комиссии МИИР Туякбаев Б.Ч., ставя под угрозу жизнь и здоровье пассажиров, избежал административной

ответственности [4, стр. 5].

Комиссией МИИР также укрыт факт незаконного допуска пилота-инструктора к осуществлению деятельности в сфере гражданской авиации.

Так, изучением материалов расследования, проведенного по авиационному инциденту, имевшему место 9 марта 2015 года при выполнении учебно-тренировочного полета на аэродроме Боралдай с воздушным судном «SOCATA Rally» (вибрация двигателя воздушного судна во время разбега) установлено, что пилотом-инструктором Цаплиным В.Г. осуществлялось летное обучение пилота-любителя Черникова Д.В [33].

В нарушение пункта 14 «Правил выдачи и продления срока действия свидетельств авиационного персонала» [45] у пилота-инструктора Цаплина при проведении указанного тренировочного полета отсутствовал допуск (квалификационная отметка), позволяющий выполнять функции КВС, на котором производилось обучение («SOCATA Rally»).

Несмотря на это, комиссией в окончательном отчете указанные нарушения (недостатки) не указаны.

Допуск к работе авиационного персонала, не имеющего соответствующую квалификацию, также образует состав административного правонарушения, предусмотренного статьей 565 КРКоАП.

О формальности проводимых Комиссией расследований также свидетельствуют результаты расследования авиационного происшествия без человеческих жертв, имевшего место 14 июня 2014 года с вертолетом Bell-206B3 ТОО «Aeroprakt.kz».

Установлено, что в день происшествия воздушное судно выполняло тренировочный полет в районе населенного пункта Акколь Алматинской области, где, совершая полет над рекой Или, столкнулось с водной поверхностью, в результате чего затонуло.

Во время полета на борту судна находились КВС Фаст С.В. и пассажир Рудь Н.В., которые были госпитализированы в медицинское учреждение.

Согласно отчету, организация летной работы в ТОО «Aeroprakt.kz»

соответствует положениям Правил производства полетов в гражданской авиации РК.

Подпунктом 2) пункта 87 Правил по организации летной работы в гражданской авиации, утвержденных постановлением Правительства РК от 17 мая 2011 года № 532 (утратило силу 25 сентября 2015 года), тренировка летного состава осуществляется в виде летной тренировки в целях получения (восстановления) и подтверждения летным составом определенного вида допуска (после перерыва в летной работе включительно).

В соответствии пунктом 575 Правил производства полетов в гражданской авиации, утвержденных приказом Министра от 3 июля 2011 года №419, не допускается производить имитацию полета по приборам (тренировочных полетов), если на воздушном судне находятся пассажиры.

В данном случае Комиссией не выяснена цель тренировочного полета (кого тренируют), имеет ли командир воздушного судна допуск в качестве пилота инструктора и основания нахождения пассажира на воздушном судне при выполнении тренировочного полета.

Расследование авиационных событий проводится с нарушением установленных сроков.

Согласно требованиям ПРАПИ, срок расследования авиационного инцидента, с момента издания приказа о назначении Комиссии до утверждения отчета по результатам расследования авиационного инцидента, как правило, не превышает 10 суток, серьезного авиационного инцидента - 15 суток, если не требуется проведения дополнительных исследований.

Продление срока расследования допускается с разрешения уполномоченного органа в сфере гражданской авиации по запросу председателя Комиссии.

Вместе с тем, практически все авиационные расследования Комиссии проведены с нарушением этих сроков, в том числе по событиям, не требующим проведения дополнительных исследований.

К примеру, расследование авиационного события, имевшего место 12 мая

2016 года, когда экипажем судна авиакомпании «СКАТ» при выполнении рейса «Алматы - Петропавловск» принято решение об отмене посадки и ухода на второй круг в результате нахождения на взлетно-посадочной полосе постороннего человека, проводилось более 2 месяцев [34].

Данное событие наверняка не требует проведения дополнительного исследования.

Имеются факты назначения расследований по истечению нескольких месяцев.

В частности, организация расследования авиационного события, произошедшего 29 декабря 2016 года с воздушным судном Эмбраэр-190 АО «Эйр Астана» (отклонение от заданного эшелона) начата лишь 2 марта 2017 года, т.е. спустя 2 месяцев [35].

Факты несвоевременного назначения расследований имели место и по авиационным событиям, произошедшим 6 июля 2015 года с воздушным судном АО «Эйр Астана» (назначено спустя 70 дней после инцидента) [36], 9 июня 2015 года с воздушными судами АО «Эйр Астана» [37] и авиакомпании «ALM JET LIMITED» (90 дней) [38], 20 июня 2015 года с воздушным судном Казахстанской ассоциации малой авиации (20 дней) [39].

Несвоевременное назначение расследование, проведение его длительное время теряет актуальность в его проведении, в составлении корректирующих мер в целях предотвращения авиационных событий или уменьшения их последствий.

На наш взгляд, органы досудебного расследования за неимением специальных знаний должны изучать выводы Комиссии. При этом, как и в случае с другими доказательствами по уголовному делу, выводы Комиссии не должны иметь заранее определенной силы и должно оцениваться в совокупности с остальными доказательствами по делу.

Ранее специальными прокурорами Главной транспортной прокуратуры в рамках расследования уголовных дел практиковалось привлечение авиаспециалистов, выводы которых прямо противоположно заключениям Комиссии. В итоге, по результатам досудебного расследования эти заключения

признаны допустимыми и достоверными, положили основу для принятия законного процессуального решения.

В частности, расследованием спецпрокуроров с привлечением специалистов авиакатастрофы с вертолетом Ми-8 АО «Евро Азия Эйр», произошедшего 24.11.2012 года (погибло 8 человек) установлено, что причиной этого события послужило потеря командиром воздушного судна пространственного положения при выполнении полетов в опасных явлениях погоды, тогда как комиссия причину списывают на неблагоприятные погодные условия.

Уголовное дело прекращено в связи со смертью виновного лица (командира воздушного судна) [4, стр. 11].

Имеется практика привлечения к уголовной ответственности сотрудников летно-командного состава и руководителя авиакомпании без возложения всей ответственности на погибших пилотов. Такие дела расследовались спецпрокурорами Главной транспортной прокуратуры по фактам крушения самолетов авиакомпаний АО «Авиакомпания «SCAT» (29 января 2013 году самолет «CRJ-200» с 21 человеком на борту при заходе на посадку в аэропорт г. Алматы столкнулся с землей. Все погибли.) и ТОО «Олимп Эйр» (20 января 2015 года самолет «АН-2» во время полета в районе рудника Шатыркуль Жамбылской области столкнулся с земной поверхностью. 7 из 8 человек погибли.).

Несмотря на отсутствие четкой позиции Комиссии МИИР о причинах этих крушений (Окончательный отчет о результатах расследования с самолетом «CRJ-200» АО «Авиакомпания «SCAT» Комиссией предоставлен по истечению 3 лет, с самолетом АН-2 ТОО «Авиакомпания «Олимп Эйр» - 8 месяцев с момента происшествия), спецпрокурорами Главной транспортной прокуратуры с привлечением независимых специалистов выявлены грубые нарушения правил безопасности эксплуатации воздушного транспорта и ненадлежащей профессиональной подготовки пилотов.

Выводы привлеченных к расследованию уголовных дел по фактам крушения самолетов «CRJ-200» АО «Авиакомпания «SCAT» (29 специалистов) и АН-2 ТОО «Авиакомпания «Олимп Эйр» (5 специалистов) позволили дать

оценку деятельности руководителей авиакомпаний, ответственных за организацию летной работы и профессиональную подготовку пилотов.

В результате, к уголовной ответственности привлечены директор летной службы АО «Авиакомпания SCAT» Артеменко В. (к 5 годам лишения свободы условно, с лишением права заниматься авиационной деятельностью в течение 2 лет) и директор Авиакомпании ТОО «Авиакомпания «Олимп Эйр» Круч В. (к 5 годам лишения свободы, с лишением права занимать должности в сфере авиационной деятельности сроком на 3 года).

Названные авиационные происшествия имели очень большой резонанс в обществе, ход следствия находился на контроле Генеральной прокуратуры и Администрации Президента [40].

Приведенных примеров, пожалуй, достаточно для инициирования соответствующих поправок в ПРАПИ. В связи с этим, представляется очевидным пункт 13 ПРАПИ дополнить абзацем следующего содержания: «В состав Комиссии должны входить специалисты, имеющие практический опыт работы в пилотировании, техническом обслуживании и иной эксплуатации с типами воздушных судов, попавших в авиационное происшествие. Опыт подтверждается соответствующими записями в свидетельстве авиационного персонала или иных документах».

Анализ соответствия национального законодательства в сфере расследования авиационных происшествий Стандартам и Рекомендуемой практике ИКАО позволяет сделать вывод о том, что оно не в полной мере отвечает предъявляемым требованиям, что и определяет необходимость ее дальнейшего совершенствования.

Поэтому представляется необходимым законодательно закрепить требования к лицам, входящим в состав Комиссии МИИР.

1.3 Проблемы взаимодействия органов уголовного преследования с ведомственной комиссией при расследовании авиационных происшествий с воздушными судами гражданской авиации

По каждому авиационному происшествию наряду с расследованием, проводимым Комиссией УРАПИ, в соответствии с уголовно-процессуальным законодательством Республики Казахстан, а также при наличии поводов и оснований, указанных в нем, осуществляется досудебное расследование.

Это накладывает специфический отпечаток на досудебное расследование, поэтому тема взаимодействия органов уголовного преследования и Комиссии заслуживает отдельного внимания.

Статьей 344 Уголовного кодекса Республики Казахстан предусмотрена уголовная ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, если такое нарушение повлекло по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека либо причинение крупного ущерба (часть первая), смерть человека (часть вторая), смерть двух или более лиц (часть третья).

В данном случае досудебное расследование по таким уголовным правонарушениям, с учетом наличия указанных обстоятельств и последствий, в основном возбуждается после поступления сообщения о фактах катастрофы или аварии, т.е. по авиационным происшествиям.

Как уже отмечалось, в качестве единственной цели расследования авиационных происшествий Закон, ПРАПИ и Приложение 13 к Чикагской конвенции определяют «установление причин возникновения и выработка рекомендаций по предотвращению их в будущем. Не является установление доли чьей-либо вины или ответственности целью этой деятельности».

В этой связи, любое расследование, осуществляемое согласно положениям этих правовых актов, должно проводиться отдельно от досудебного, судебного и иного разбирательства.

Сотрудникам органа уголовного преследования необходимо учитывать, что члены Комиссии являются уполномоченными лицами, осуществляющими расследование авиационных происшествий в сфере гражданской авиации, и, хотя задачи у них несколько различны - первые ищут как причины, так и

виновных, а вторая - только причины, их деловое сотрудничество зачастую является определяющим фактором в успешном расследовании уголовного правонарушения.

Начиная досудебное расследование, сотрудник органа досудебного расследования выполняет процессуальные действия. В силу специфики этой категории правонарушений, орган уголовного преследования и Комиссия производят внешне идентичные действия: осмотры, допросы/опросы, изъятия образцов и документации и т.п.

Сложившаяся ситуация, с одной стороны, облегчает работу сотрудников органа уголовного преследования, поскольку они имеют возможность воспользоваться консультацией членов Комиссии, с другой стороны, осложняет, так как на месте крушения воздушного судна находится большое количество людей, дублирующих проводимую работу.

Подобное параллельное расследование требует от сотрудников органа досудебного расследования обеспечения тесного взаимодействия с председателем и членами Комиссии МИИР. Сложившиеся условия требуют разработку наиболее оптимальных форм и методов их взаимодействия.

Отметим, что в криминалистике под взаимодействием понимается «согласованная по целям и задачам, силам, средствам, месту и времени деятельность в процессе установления истины по материалам досудебного расследования» [41].

Успех досудебного расследования во многом зависит от умения сотрудника органа уголовного преследования сориентироваться в скоротечности событий, возникающих при авиационном происшествии, установления контакта с Комиссией.

Вполне естественно, что сотрудники органа досудебного расследования, не обладающие соответствующими техническими познаниями в области авиации, не в состоянии самостоятельно выявить причины столь сложных явлений, как авиационные катастрофы или аварии. Установить причины и выявить виновных лиц они могут только с помощью лиц, входящих в состав

Комиссии МИИР, специфику организации работы которых, мы рассмотрели в первом разделе настоящей диссертации.

«Сущность взаимодействия органа уголовного преследования и Комиссии заключается в своевременном и полном взаимном обмене сведений и материалов, собранных ими в процессе расследования» [42]. Такое взаимодействие должно строиться на принципах взаимного уважения и делового сотрудничества.

На практике знакомы две возможные формы получения необходимых сведений и материалов от Комиссии МИИР:

1) после утверждения Окончательного отчета (дата утверждения Окончательного отчета считается датой окончания расследования) в пятидневный срок материалы расследования авиационного происшествия направляются в правоохранительный орган, проводящий досудебное расследование (по запросу);

2) до официального получения материалов между органом уголовного преследования и Комиссией устанавливаются такие деловые контакты, при которых следователь постоянно находится в курсе работы Комиссии, участвует в ее заседаниях.

Безусловно, обе формы взаимодействия являются рациональными и эффективными, т.к. позволяют сотруднику органа уголовного преследования оперативно и качественно производить следственные действия и оперативно-розыскные мероприятия, своевременно привлекать необходимых специалистов, проводить экспертизы и т.д. Это способствует тому, что сотрудники органов уголовного преследования не оставались пассивными наблюдателями до получения Окончательного отчета о результатах расследования авиационного происшествия [43].

Поскольку задачи расследования Комиссии МИИР и органа уголовного преследования во многом совпадают, предлагается ориентировать членов Комиссии на такую организацию работы, которая отвечала бы взаимным интересам. Поэтому целесообразно в первый же день расследования официально информировать членов Комиссии о начале досудебного расследования по факту

нарушения правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта и разъяснить им о необходимости совместного взаимодействия при выполнении действий, требующих процессуального оформления, таких как осмотр воздушного судна, изъятие из него бортового самописца, допрос очевидцев авиационного происшествия и т.д.

В данном случае следует согласиться мнением С.Я. Розенблита о том, что «орган уголовного преследования не должен препятствовать проведению расследования Комиссии и лишать ее материалов, необходимых для завершения процесса расследования, выработки рекомендаций по недопущению аналогичных происшествий впредь» [44]. Одновременно, проводимое Комиссией МИИР расследование не должно препятствовать следственным мероприятиям, проводимым в рамках досудебного расследования.

В связи с этим необходимо знать, что в соответствии с ПРАПИ действия членов Комиссии, имеющие одновременно уголовно-процессуальный характер, т.е. направленные на сбор доказательственной базы (изъятие и хранение средств объективного контроля, фоторегистраторов, наземных магнитофонов, летной, технической и метеорологической документации, относящейся к данному полету и т.д.), должны осуществляться с ведома государственного органа, осуществляющего досудебное производство. Не запрещается присутствие их на заседаниях Комиссии. Сведения о фактических или потенциальных недостатках в обеспечении безопасности полетов предоставляются правоохранные органы для принятия соответствующих мер.

Как видно из вышеперечисленных, в ПРАПИ есть ряд положений, направленных на урегулирование совместной работы органов уголовного преследования и Комиссии МИИР. В то же время, на практике всё еще возникают проблемы, обусловленные отсутствием нормы об обязательном уведомлении правоохранным органом, проводящего досудебное расследование, об окончании расследования авиационного происшествия. Окончательный отчет о результатах его расследования в соответствии с пунктом 89 ПРАПИ предоставляется только по запросу, направленному органом

уголовного преследования. Учитывая, что установленные в ходе расследования фактические данные об авиационном происшествии имеет важное значение для правильного разрешения уголовного дела, Окончательный отчет Комиссией должно направляться по итогам его утверждения по умолчанию.

Нормативного закрепления требует и обязанность Комиссии по предоставлению органу уголовного преследования Предварительного отчета о результатах расследования события, так как «Предварительный отчет готовится Комиссией и направляется в течение тридцати календарных дней с момента авиационного происшествия только в ИКАО» (3, стр. 27).

Также изменению подлежит пункт 14 ПРАПИ, в котором указано, что «на полевом этапе расследования с момента начала работ до момента прекращения и при сборе фактической информации Комиссия координирует свои действия с представителями Министерства внутренних дел Республики Казахстан» [3, стр. 10]. Основанием этому является нормы УПК РК, где предписано, что «прокуратура от имени государства осуществляет уголовное преследование на всех стадиях уголовного процесса» [45]. Данное право реализуется путем вынесения постановления о принятии дела к своему производству. Учитывая, что органы прокуратуры также осуществляют досудебное расследования и на полевом этапе расследования авиационного происшествия проводятся следственные действия, такие как осмотр места происшествия, выемка и т.д., любые действия Комиссии по расследованию должны согласовываться, координироваться с представителями прокуратуры. В связи с чем, считаем необходимым в указанном пункте заменить слова «Министерства внутренних дел» на слова «органа, осуществляющего уголовное преследование».

Отсутствует нормативно установленный порядок взаимодействия при расследовании авиационных происшествий. Такие случаи возникают при проведении следственных действий на месте крушения воздушного судна, так как без согласованности действий сотрудников органа уголовного преследования и членов Комиссии порой невозможно обнаружить даже его «черный ящик». Это связано с тем, что с момента создания Комиссии МИИР до

прибытия ее председателя или членов на место происшествия зачастую проходит значительный период времени. При этом осмотр места авиационного происшествия должен быть произведен незамедлительно, в противном случае может быть утрачены или изменены важные сведения или обстоятельства. К примеру, с привлечением специалиста и использованием оборудования аэропорта необходимо произвести замер коэффициента сцепления на поверхности взлетно-посадочной полосы аэропорта в случае выкатывания воздушного судна за ее пределы с последующим возгоранием или иным повреждением.

Из смысла ПРАПИ следует, что обследование воздушного судна, изъятие его деталей и агрегатов, в том числе бортовых средств объективного контроля, должно проведено Комиссией, тогда как органы досудебного расследования также обязаны провести осмотр места происшествия, изъять необходимые предметы и документы в установленном законодательством порядке.

На практике последние дожидаются прибытия членов Комиссии МИИР, обеспечивая фиксацию обстановки места падения воздушного судна и сохранность относящихся к нему предметов.

Следственные действия, такие как осмотр места происшествия, изъятия вещественных доказательств обычно осуществляется с участием председателя, членов Комиссии МИИР. Собранные в ходе их производства предметы и документы по акту передаются последним. Обеспечение сохранности переданных предметов и документов возлагается на Комиссию. Однако наработанный порядок таких действий нигде не прописан, исполнять его не обязательно.

Таким образом, рассмотренные проблемы взаимодействия органов уголовного преследования с уполномоченного органа по расследованию авиационных происшествий позволяют прийти к выводу, что без согласованности действий этих органов обеспечить полное и всестороннее досудебное расследование невозможно, так как архиважной его задачей является

проверка выводов Комиссии МИИР о причинах возникновения аварийной ситуации следственным путем и определение виновных в ней лиц.

Взаимодействие сотрудников органа уголовного преследования и членов Комиссии должно строиться на принципах взаимного уважения и делового сотрудничества, заключаться в своевременном и полном взаимном информировании и оказании взаимопомощи в проведении расследования.

Указанные в подразделе обстоятельства свидетельствуют о необходимости внесения дополнений в ПРАПИ, направленных на обеспечения сохранности объектов авиационной техники, признанных вещественным доказательством. В частности в пункте 76 ПРАПИ, где установлено, что «Объекты, связанные с авиационным происшествием и прошедшие исследование, не могут уничтожаться без разрешения эксплуатанта (владельца) воздушного судна», предлагается после слов «без разрешения» дополнить словами «органа, проводящего досудебное расследование, либо судебного органа, рассматривающего материалы досудебного расследования».

В заключение главы предлагается сделать выводы о том, что по каждому авиационному происшествию, как это требует национальное и международное законодательства, проводится ведомственное расследование. Оно поручается Комиссии уполномоченного органа в сфере гражданской авиации, председателем которой являются сотрудник этого органа, членами – как сотрудники органа, так и работники предприятия воздушного транспорта, в том числе эксплуатанта, воздушное судно которого потерпело крушение. При этом не у всех сотрудников уполномоченного органа имеется практический опыт работы в авиации в качестве фундамента для развития специализированных навыков расследования.

При таких обстоятельствах соблюдение основных принципов расследования: «объективность» и «беспристрастность», не обеспечивается. В результате, не достигается его конечная цель по установлению причин произошедших событий и (или) сопутствующих факторов, выработке

рекомендаций по предотвращению авиационных происшествий в будущем и обеспечению безопасности полетов.

Выход из сложившейся ситуации усматривается в установлении требований к председателю и членам Комиссии МИИР в виде наличия у них практического опыта работы в пилотировании, техническом обслуживании и иной эксплуатации с типами воздушных судов, попавших в авиационное происшествие.

Также возникает необходимость внесения дополнений в ПРАПИ, направленных на обеспечения сохранности объектов авиационной техники, признанных вещественным доказательством.

2. ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ВОПРОСЫ УЧАСТИЯ СПЕЦИАЛИСТОВ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ С ВОЗДУШНЫМИ СУДАМИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

2.1 Система типичных следственных версий, выдвигаемых при расследовании авиационных происшествий с воздушными судами гражданской авиации

Качественное расследование и раскрытие уголовного правонарушения о нарушениях правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта осуществляется оперативностью и качеством проведения следственных и оперативно-розыскных мероприятий.

Досудебное расследование должно быть проведено с соблюдением всех необходимых процедур, в том числе и с учетом соблюдения последовательности следственных действий и полноты использования тактических приемов при их производстве.

В основе планирования досудебного расследования по уголовных правонарушениям лежит выдвижение и проверка версий. Как правило, в основу планирования досудебного разбирательства по уголовным правонарушениям входит выдвижение и проверка версии. При этом, в качестве исходных данных для выдвижения следственных версий по делу о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта используются материалы ведомственного расследования, а также личное восприятие сотрудником органа уголовного преследования обстановки происшествия, а также другие информационно-ориентированные данные.

Приемлемым источником данных об обстоятельствах произошедшего события «являются системы типичных версий, в основе которых лежит анализ закономерных связей между элементами криминалистической характеристики, выраженных в количественных показателях. Анализ этих связей дает возможность не только составить системы типичных версий, но и ранжировать их по степени вероятности» [46].

Труды российских ученых, таких как А.М. Ларин, И.А. Возгина, Р.С. Белкина, В.П. Лаврова, свидетельствуют о том, что криминалистическое учение о версии является одно их самых разработанных.

По мнению Р.С. Белкина: «следственная версия, являясь разновидностью рабочей гипотезы, представляет собой предположение относительно отдельного факта или группы фактов, имеющих значение для дела, объясняющее

происхождение этих фактов, их связь между собой, содержание, значение для дела» [47].

Для того чтобы построить версию, особенно в сложной, конфликтной ситуации или при расследовании дела, лицу, осуществляющему досудебное расследование, могут оказать значительную помощь научно-обоснованные типичные версии.

Их разработка осуществляется на основе обобщения опыта расследования конкретного вида или категории уголовных правонарушений и оказывает существенную помощь в планировании досудебного расследования аналогичных дел.

Их значение для производства досудебного расследования определенных уголовных правонарушений заключается в том, что они близко взаимосвязаны с выдвигаемыми версиями расследуемого деяния и знание сотрудником его осуществляющим типичных версий расширяет возможности построения следственных версий по аналогии.

Действительно, если рассматривать данный вопрос в контексте расследования авиационного происшествия или же в контексте рассмотрения вопроса о типичных версиях вообще, то мы согласимся со сложившейся точкой зрения В.П. Антикова о целесообразности сведения типичных версий в единую систему.

По его мнению: «подобную систему разрабатывать применительно к потребностям начального этапа расследования по сложным уголовным делам при минимальной исходной информации. Такая система должна включать в себя типичные общие и частные версии, применительно к определенной следственной ситуации, исходя из основных первоочередных задач расследования» [48].

При этом В.П. Антипов «рекомендует использовать систему типичных версий для размещения в порядке обычного мыслительного процесса при рассмотрении версий, а именно от простых исходных данных расследуемого события в определенной ситуации к наиболее общим суждениям о вероятной

сущности такого события, а затем от них к частным версиям о содержании обстоятельств, которые подлежат исследованию в первую очередь».

При использовании систем типичных версий досудебное расследование не только сохраняет полноту исследования, но и дает возможность сотруднику, его осуществляющему, более точно определить финальные пути и направления расследования, а также правильно оценить возможные перспективы.

Не менее важную роль при расследовании уголовных правонарушений, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, играет система типичных версий об обстоятельствах авиационного происшествия. Она позволит с самого начала досудебного расследования не упустить из виду каких-либо фактов и проводить его параллельно по всем направлениям.

Выдвижение следственных версий по этой категории уголовных правонарушений обеспечит максимальный охват всех возможных обстоятельств, приведших к аварии или катастрофе с воздушным транспортом.

Относительно указанной категории уголовного правонарушения, по нашему мнению, виды способов нарушений правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта следует рассматривать как причины совершения данного правонарушения.

С учетом изложенного, а также исходя из следственной практики, можно выделить следующие типичные следственные версии, выдвигаемых при осуществлении досудебного расследования по фактам нарушения правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта.

1. Версия (причина), связанная с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта экипажем воздушного судна.

Данная группа включает в себя несколько видов более частных причин, а именно:

- Нарушение летным экипажем техники пилотирования.

Оно выражается в несоблюдении пилотом установленных минимумов, отклонении от заданного эшелона, что может привести к столкновению с земной

поверхностью, опасному сближению на воздушном пространстве. Непрохождение курсов по профессиональной подготовке, переподготовке, повышению квалификации, а также по поддержанию профессионального уровня, на практике, факторами, обуславливающими авиационному происшествию. К нему также может привести излишняя самонадеянность, небрежность, невнимательность, проявляющаяся пилотируемым лицом.

- Неквалифицированная эксплуатация летным экипажем летательного аппарата.

Это связано с допускаемыми ошибками при управлении воздушного судна вследствие несоблюдения рекомендованных скоростных режимов при взлете, посадке и пересечении контрольных точек (нарушения рубежей выпуска-уборки шасси и закрылок), режимов эксплуатации двигателей в процессе полета (нарушение ограничений по крену и тангажу). Такие нарушения могут привести к тяжелым (разрушения воздушного судна до непригодного к эксплуатации состояния), а порой непоправимым последствиям (человеческие потери).

- Недисциплинированность летного состава.

К нему следует отнести выполнение полетов в ночное время суток на воздушных судах, не имеющих прибора, определяющего высоту полета, наличие препятствия по маршруту полета, а также лицами, не имеющих допуск к полетам по приборам. Бывали факты выполнения частными лицами несанкционированных полетов, т.е. без предоставления плана полета в филиалы РГП «Казаэронавигация» и согласования его маршрута.

2. Версия (причина), связанная с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта лицами, обеспечивающими надлежащую организацию либо руководство полетами, управления воздушным движением, а также работы наземных служб.

На практике происшествия, возникающие по таким причинам, встречаются реже, чем предыдущие. Их тоже можно распределить в несколько частных причин.

- Ненадлежащая организация полетов.

К ненадлежащей организации полетов относятся несвоевременное или неполное доведения до экипажей аэронавигационной информации, необходимой для выполнения полетов, непредставления или предоставление недостоверной информации о минимумах аэродромов для взлета и посадки воздушных судов и минимумах для визуальных полетов, нарушения при планировании ночных и дневных полетов, некачественный анализ метеорологических условий и т.д.

- Неудовлетворительное обеспечение полетов.

Безопасную эксплуатацию воздушных судов, в том числе при подготовке его к полету, взлете с аэродрома вылета, полете в воздушном пространстве и посадке в аэродром назначения обеспечивается соответствующими предприятиями воздушного транспорта с использованием авиационных оборудований. Такое обеспечение включают в себя:

а) радиотехническое обеспечение полетов и авиационной электросвязи (мероприятия, организационного и технического характера, обеспечивающие бесперебойное функционирование объектов и средств РТОП);

б) электросветотехническое обеспечение полетов (мероприятия, направленные на поддержание электросветотехнических средств в исправном состоянии);

в) аэродромное обеспечение полетов (мероприятия, направленные на поддержание годности элементов аэродрома к приему и выпуску воздушных судов и по поддержанию летного поля аэродрома, включающих взлетно-посадочных полос, рулежных дорожек, перронов и мест стоянки воздушных судов);

г) метеорологическое обеспечение полетов (мероприятия, направленные на обеспечение регулярности и эффективности полетов путем предоставления метеорологической сводки эксплуатантам гражданской авиации);

д) медицинское обеспечение полетов (мероприятия по осуществлению контроля за состоянием здоровья авиационного персонала, в том числе на наличие применения алкогольных, наркотических и иных средств);

Непосредственные причины неудовлетворительного обеспечения полетов могут выражаться в наличии трещин и выбоин, раковин, волнообразований на взлетно-посадочной полосе, отсутствии на нем освещения и сигнальных огней,

прекращении работы радиоприводов и системы обеспечения слепой посадки, заправке воздушного судна некондиционным топливом, обработке воздушного судна некачественной противообледенительной жидкостью и т.д.

3. Версия (причина), связанная с технической неисправностью воздушного судна (отказом авиационной техники).

По техническим причинам авиационные происшествия происходят довольно часто. Это связано с эксплуатацией воздушных судов, ресурс которых приблизился к нулевой отметке. Запасные части на такую технику не выпускают или же выпускают в ограниченном количестве. В связи с чем, ремонт или замена деталей эксплуатантами осуществляются собственными силами или используют неаутентичные изделия. Сюда же следует отнести ошибки технического персонала, обслуживающего воздушное судно, выраженные в несвоевременном, неполном и некачественном выполнении работ по техническому обслуживанию и ремонту. Они допускаются, как вследствие отсутствия должного образования, так и небрежного отношения к своим обязанностям. Эксплуатационные недоработки конструктора-разработчика воздушного судна также приводят к авиационным происшествиям по указанной причине. Эту группу причин условно можно поделить на три подгруппы:

а) Конструктивно-производственные недостатки, выраженные в сбое в работе агрегатов и систем воздушного судна, непрочности, износоустойчивости его конструкции, детали и узлов, вызванные несовершенством конструкторского решения, проектирования.

б) некачественный ремонт и низкий уровень профессиональной подготовки авиационного персонала по техническому обслуживанию и ремонту приводят к несвоевременному и неполному выполнению регламентных работ, предусмотренных технической документацией конструктора (завода изготовителя) воздушного судна. В последнее время стали выявляться новые опасные факторы, связанные с подделкой формуляров воздушных судов, двигателей и агрегатов с просроченным ресурсом.

4. Версия (причина), связанная с воздействием внешних факторов.

Внешние факторы на исход авиационного события не так часто влияют. На практике такие воздействия рассматриваются в первую очередь, в связи с тем, что они появляются на всех этапах полета воздушного судна. Воздействие внешних факторов также условно можно распределить на три группы:

- Столкновение в воздухе с посторонними предметами.

К нему можно отнести сложная орнитологическая обстановка в районе посадочной площадки, обусловленная сезонной миграцией птиц. При таких обстоятельствах вероятность попадания птицы в двигатель воздушного судна очевидная. Это может произойти, как при взлете и посадке воздушного судна, так и на малых высотах его полета.

- Непрогнозируемое ухудшение метеорологических условий.

Наступление отдельных природных явлений не спрогнозировать и поэтому безусловно спланировать маршрут и время полете невозможно даже при своевременном получении метеосводок. Грозовые облака, резкие порывы ветра, вихревые вертикальные восходящие или нисходящие воздушные потоки, турбулентность, адвективные туманы можно отнести к самым опасным метеорологическим условиям для выполнения полета.

- Внезапное ухудшение здоровья пилотов.

К этой подгруппе причин можно отнести полную или частичную потерю членами экипажа способности выполнения индивидуальных обязанностей во время производства полета. К таким последствиям приводят несоблюдение режимов труда и отдыха летного экипажа, наличие хронического заболевания, употребление наркотических, психотропных и алкогольных средств.

5. Версия (причина), связанная с воздействием личностного и человеческого фактора.

Это связано с принятием неверного решения членами летного экипажа при сложившейся нестандартной, стрессовой ситуации или динамично развивающейся обстановки, а также рассогласованием действий между индивидуальными особенностями.

Встречаются случаи, когда причину возникновения аварийной ситуации невозможно установить вследствие полного возгорания воздушного судна или его заполнения на воде. При таких обстоятельствах провести такие-то исследования на нем, изучить «черный ящик» невозможно.

Выдвижение версий продолжается до достижения уровня исходной причины, которая, возможно, повлияла на непосредственную причину авиационного происшествия.

По мере рассмотрения в ходе досудебного расследования каждой из причин происходит накопление фактов, которые либо подтверждают, либо исключают влияние ее на результаты досудебного производства.

Окончательным итогом данной детализации является схема причинно-следственных связей. «В результате получается разветвленная схема взаимосвязанных явлений (событий), которые должны быть всесторонне изучены в процессе расследования». [49].

Несомненно, версии о причинах аварии и крушения с воздушным транспортом необходимо выдвигать на основе фактических данных, выявленных по результатам осмотра места крушения воздушного судна (происшествия), изучения изъятой документации, расшифровки средств объективного контроля, расследования, проведенного ведомственной Комиссией и т.д.

Таким образом, мы можем прийти к выводу о том, что ключевое значение при расследовании преступлений о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта является выдвижение версии об обстоятельствах авиационного происшествия. Предлагаемая система типичных версий об обстоятельствах, подлежащих установлению в ходе досудебного расследования авиационных происшествий, безусловно, является логической основой его планирования.

В свою очередь, умение сотрудника правоохранительного органа правильно проанализировать и оценить ситуацию, выдвинуть и проверить версии, грамотно спланировать свои действия, играет существенную роль для

объективного, полного и всестороннего расследования уголовного правонарушения.

Выдвигая конкретные версии, лицо, осуществляющее досудебное расследование конкретизирует его задачи, формирует вопросы, ответы на которых повлияют на выяснения искомых фактов и причинной связи между ними.

2.2 Субъекты, обладающие специальными знаниями при расследовании авиационных происшествий с воздушными судами гражданской авиации и формы их участия.

Одним из условий для объективного, полного и всестороннего расследования уголовного правонарушения является широкое использование научно-технических достижений, относящихся к различным областям специальных знаний. Правильное понимание специальных знаний в уголовном судопроизводстве является существенным условием использования их в расследовании уголовного правонарушения.

Познания в области законодательства науки и права, иначе как юридические знания не относятся к специальным познаниям в том смысле, в каком это понятие употребляется в УПК. В данном случае, верно заметил В. И. Шиканов: «из понятия специальные знания в уголовном процессе исключаются общеизвестные знания, а также познания в области права, поскольку не учитываются подготовка и практические навыки, связанные с уголовно-правовой оценкой фактических обстоятельств дела и решением вопросов процессуального характера» [50]

К специальным знаниям традиционно относят глубокие познания в медицине, технике и искусстве, полученные в результате специального образования, т. е. выходящие за рамки общеобразовательной подготовки. С точки зрения А.А. Эйсмана: «специальные знания — это знания не

общеизвестные, не общедоступные, не имеющие массового распространения, это знания, которыми располагает ограниченный круг специалистов» [51].

Нельзя не согласиться с мнением Н.И. Маланьиной о том, что «под специальными знаниями понимается совокупность сведений о закономерностях изучаемых данной наукой явлений материального мира, приобретенных в результате специального образования и профессионального опыта и дающих возможность сведущему лицу решить те или иные вопросы» [52].

С помощью специальных знаний в процессе досудебного расследования специальными знаниями овладеваются глубокие и разносторонние знания приемов-средств криминалистической техники, обеспечивающих выявление, фиксацию и исследование доказательств. Данный термин в уголовно-процессуальном законодательстве используется для характеристики, не столько источника получения, сколько для специфического основания принятия субъектом досудебного расследования процессуального решения, последствия которого имеют знания о фактических данных по уголовному правонарушению.

Привлеченные к расследованию лица, обладающие специальными знаниями (специалисты) в области науки, техники или другой отрасли знания и имеющие навыки применения этих знаний, привлекаются органом уголовного преследования для разрешения вопросов, связанных с сбором, закреплением и исследованием доказательств по делу, т.е. для расширения практического потенциала лица, осуществляющего досудебное расследование.

Цели и задачи, для решения которых привлекаются специалисты, обозначены в ст. 80 УПК, согласно которой «в качестве специалиста для участия в производстве по уголовному делу может быть привлечено не заинтересованное в деле лицо, обладающее специальными знаниями, необходимыми для оказания содействия в собирании, исследовании и оценке доказательств путем разъяснения участникам уголовного процесса вопросов, входящих в его специальную компетенцию, а также применения научно-технических средств» [45].

Аналогичное определение о специалисте содержится в законодательствах некоторых стран СНГ (России, Кыргызстана, Беларуси). Общей чертой является также то, что доказательствами могут быть признаны заключение и показания специалиста.

По сравнению с УПК большинства стран СНГ, в УПК Республики Казахстан имеется определение понятию «специальные знания»: «не общеизвестные в уголовном процессе знания, приобретенные лицом в ходе профессионального обучения либо практической деятельности, используемые для решения задач уголовного судопроизводства» [36, стр. 8].

По нашему мнению, присутствие нормы, раскрывающей понятие специальных знаний, считается позитивным фактором, потому что разрешает больше внятно отграничить познания сведущих лиц, применяемые в уголовном процессе, от познаний в рамках общеобразовательной подготовки, здравого значения и прозаического навыка.

При отнесении знаний к специальным, следует исходить в каждом конкретном случае персонально, с учетом критериев потребностей в таких знаниях.

Как отметила А.А. Аубакирова: «как бы ни хорошо был образован следователь, какой бы полнотой личного опыта, знания следственной практики он ни обладал, он, конечно же, не может ответить на все возникающие у следствия вопросы; не может дать оценки многим явлениям, с которыми он сталкивался в ходе производства осмотра места происшествия, допроса, при выполнении иных следственных действий, и совершенно естественно ощущает потребность в том, чтобы использовать опыт, знания, помощь и, главное, скоординировать и скооперировать свои действия с действиями других лиц» [53].

Следственная практика показала, что значительные трудности в расследовании уголовных правонарушений об авиационных происшествиях связаны с отсутствием у сотрудников органа досудебного расследования

специальных знаний в области летной и технической эксплуатации воздушного транспорта, для получения которых им необходима помощь сведущих лиц.

Необходимость более широкого вовлечения специалиста в расследование уголовных правонарушений данной категории также обуславливается тем, с развитием авиационной техники количество правонарушений, которые, так или иначе, связаны с использованием научных достижений в авиационной отрасли, увеличивается.

К сведущим лицам, оказывающим существенное содействие при расследовании уголовных правонарушений по факту аварии и крушения воздушного транспорта, как уже было выше отмечено, относятся как специалисты, входящие в состав Комиссии МИИР, так и специально привлеченный для участия в досудебном расследовании авиационный персонал, носящий самый разнообразный характер.

В соответствии с Законом авиационным персоналом являются «физические лица, имеющие специальную и (или) профессиональную подготовку, осуществляющие деятельность по выполнению и обеспечению полетов воздушных судов, воздушных перевозок и авиационных работ, техническому обслуживанию воздушных судов, организации и обслуживанию воздушного движения, управлению воздушным движением» [5, стр. 6].

Вместе с тем, отраслевым законодательством не установлен перечень специалистов авиационного персонала гражданской авиации Республики Казахстан, ограничиваясь лишь его понятием. Установлен перечень авиационного персонала, которым в установленном законодательством порядке выдаются свидетельства. К таким лицам относятся: «члены летного экипажа: пилот сверхлегкого воздушного судна (мотодельтаплан, автожир, дирижабль, воздушное судно с системой увеличения подъемной силы); пилот легкого воздушного судна (самолет, вертолет); частный пилот (самолет, вертолет, дирижабль, воздушное судно с системой увеличения подъемной силы); пилот коммерческой авиации (самолет, вертолет, дирижабль, воздушное судно с системой увеличения подъемной силы); пилот многочленного экипажа (самолет); линейный пилот (самолет, вертолет,

воздушное судно с системой увеличения подъемной силы); пилот свободного аэростата; пилот планер, члены летного экипажа отличные от пилотов: штурман; бортинженер (бортмеханик); бортрадист, другой авиационный персонал: диспетчер обслуживания воздушного движения; персонал по техническому обслуживанию воздушных судов; персонал по техническому обслуживанию легких и сверхлегких воздушных судов; сотрудник по обеспечению полетов или полетный диспетчер; оператор авиационной станции» [54].

Выданные свидетельства авиационного персонала являются документом, подтверждающим их квалификацию и полномочия.

Рассмотрим специфику деятельности этих специалистов.

Пилотом сверхлегкого воздушного судна является авиационный персонал, управляющий воздушным судном, максимальная взлетная масса которого составляет менее 750 кг [55].

Пилотом легкого воздушного судна является авиационный персонал, управляющий воздушным судном, максимальная взлетная масса которого составляет от 750 до 5700 кг. - для самолетов и от 750 до 3180 кг – для вертолетов.

Частным пилотом является авиационный персонал, управляющий воздушным судном, не занятым в воздушных коммерческих перевозках.

Пилотом коммерческой авиации является лицо, управляющее воздушным судном, на котором осуществляется перевозка пассажиров, багажа, грузов и почтовых отправлений за плату или по найму в соответствии с договором воздушной перевозки.

Пилотом многочленного экипажа является лицо, осуществляющее управление исключительно самолетом, в экипаже которого более двух пилотов.

Линейным пилотом является лицо, выполняющее коммерческие перевозки в качестве КВС или второго пилота на самолетах со взлётной массой более 5700 килограмм.

Пилотом свободного аэростата является лицо, управляющее воздушное судно легче воздуха, не приводимое в движение двигателем.

Пилотом планера является лицо, выполняющее полет на летательных аппаратах без силовой установки, т.е. элементов, необходимых для создания тяги.

Штурманом является лицо, которое прокладывает курс, исчисляет перемещения и отмечает передвижение на цифровой или топографической карте воздушного судна, следит за исправной работой навигационных приборов, рассчитывает время полета в зависимости от ветра на эшелоне, необходимое количество топлива на полет, минимальную безопасную высоту полета по отдельным участкам маршрута.

Бортинженером (бортмехаником) является лицо, обеспечивающее контроль и управление различными системами летательного средства во время полёта, а также выполняющий ряд обязанностей при выполнении предполетной подготовки воздушного судна.

Бортрадистом является лицо, отвечающее за состояние и работу всей радиоаппаратуры на воздушном судне.

Диспетчером обслуживания воздушного движения является авиационный персонал, осуществляющий полетно-информационное обслуживание, аварийное оповещение, диспетчерское обслуживание воздушного движения.

Персонал по техническому обслуживанию воздушных судов является лицо, проводящее работы, необходимые для обеспечения сохранения летной годности воздушного судна, включая контрольно-восстановительные работы, проверки, замены, устранения дефектов, выполняемые как в отдельности, так и в сочетании, а также практическое осуществление модификации, а также осуществляющее допуск воздушного судна или его компонентов к эксплуатации после выполнения технического обслуживания.

Персоналом по техническому обслуживанию легких и сверхлегких воздушных судов является лицо, проводящее работы, необходимые для обеспечения сохранения летной годности воздушных судов (сверхлегких с максимальной взлетной массой до 750 кг., легких от 750 до 5700 кг. - для самолетов и от 750 до 3180 кг – для вертолетов) включая контрольно-восстановительные работы,

проверки, замены, устранения дефектов, выполняемые как в отдельности, так и в сочетании, а также практическое осуществление модификации воздушным судном,

Сотрудником по обеспечению полетов или полетный диспетчер является авиационный персонал, проводящий инструктаж командира воздушного судна в обеспечении безопасного выполнения полета.

Оператором авиационной станции является лицо, предоставляющее информацию, необходимую для обеспечения безопасного и эффективного выполнения полётов на авиационной станций, расположенной на морской установке.

Кандидаты для получения свидетельства авиационного персонала должны соответствовать Квалификационным требованиям [56].

К специалистам, имеющим специальные познания в сфере гражданской авиации также можно отнести лиц, проходящих специальное обучение в соответствии с «Типовыми программами профессиональной подготовки авиационного персонала, участвующего в обеспечении безопасности полетов», устанавливающими «порядок, организацию, этапы, объемы и другие критерии осуществления профессиональной подготовки авиационного персонала, руководителей организаций гражданской авиации, а также иных категорий работников гражданской авиации» [57]. Это специалисты по электросветотехническому обеспечению полетов, по метеорологическому обеспечению полетов, по радиотехническому обеспечению полетов и авиационной электросвязи, аэродромному обеспечению полетов в аэропортах, по обеспечению авиационных горюче-смазочных материалов в аэропортах и др. Им свидетельства авиационного персонала не выдаются, их квалификация подтверждается лишь сертификатом об окончании определенных курсов в сертифицированных авиационных учебных центрах.

Все эти специалисты авиационной отрасли могут оказывать содействие сотрудникам органов уголовного преследования в форме консультаций, советов, рекомендаций, участия в различных следственных действиях. К примеру, при

осмотре места падения воздушного судна (места происшествия), при формулировании вопросов, необходимых задать во время допроса работников предприятий воздушного транспорта, при проверке технической документации на воздушное судно, летной документации командира воздушного судна и второго пилота и т.д.

Однако роль специалистов этим не исчерпывается. Своевременное привлечение специалиста для разрешения вопросов, входящих в область специальных знаний, даст шанс вовремя определить возможное обледенение воздушного судна, приведшее к ухудшению его аэродинамических характеристик и лётных качеств, устойчивости и управляемости в зимнее время. Существенную помощь в проведении осмотра места авиационного происшествия оказывают пилоты, штурманы, инженеры и др., которые на месте могут выявить на борту воздушного судна наличие опасных грузов с характеристикой их свойств, веществ и предметов, запрещенных к перевозке. В последующем все эти факты будут рассматриваться как возможная причина (версия) крушения воздушного судна.

Раскрывая специфику организации работы специалистов авиационной отрасли, невозможно было бы затронуть вопрос о формах их участия в досудебном расследовании. Данная сторона медали имеет самостоятельное значение, так как напрямую связана со спецификой деятельности самого специалиста.

Под формой участия понимается правовой статус специалиста как участника расследования, его процессуальные права и обязанности. По поводу вида форм использования специальных знаний в расследовании высказаны различные точки зрения.

З.М. Соколовский предусматривает следующие формы: «производство экспертиз, участие специалистов в следственных действиях, проведение ревизий, а также справочную деятельность или консультацию, техническое обследование» [58].

И.Н. Сорокотягин, приводит две формы участия: «это формы регулируемые УПК (процессуальные формы) – участие специалиста в следственных действиях, производство экспертиз и непроцессуальные формы – консультация следователя по вопросам, требующим специальных знаний, составление различных справок по поручению следователя; оказание технической помощи следователю; использование результатов внесудебных (ведомственных, административных) обследований (расследований), проводимых специальными комиссиями; использование результатов проверок, проводимых работниками различных ведомств и инспекций; использование материалов внесудебного экспертного исследования различных объектов» [59].

Специальные знания в уголовном судопроизводстве в правовом поле и могут быть использованы как в процессуальной, так и в непроцессуальной форме.

Порядок использования специальных знаний в процессуальной форме четко регламентирован Уголовно-процессуальным кодексом Республики Казахстан. Результаты досудебного расследования, достигнутые с использованием специальных знаний в процессуальной форме, будут считаться составной его частью. Заключение специалиста, составленные по итогам проведенных экспертиз и исследований, его показания, представленные в ходе допроса, консультации, при осмотре места происшествия или проведении иных следственных действий, при правильном процессуальном оформлении, следует отнести к такой части материалов досудебного расследования.

Использование специальных знаний в непроцессуальной форме может оказать неоценимую помощь лицу, ведущему расследование, при отработке версий события, разработке методики расследования преступления и т.п. Результаты такой помощи нельзя отнести к доказательной базе без соответствующей проверки надлежащего оформления.

Применительно к расследованию преступлений о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта представляется целесообразным выделить две формы использования специальных знаний.

Процессуальная форма:

1. Участие сведущих лиц в производстве следственных действий в качестве специалистов.

В частности, специалисты авиационной отрасли привлекаются при осмотре места происшествия, изготовлении схем места происшествия, описании в протоколе фрагментов конструкции воздушного судна, его систем, узлов, агрегатов, деталей (в силу специфики авиационной терминологии) и других вещественных доказательств. К числу специфических вещественных источников криминалистической информации, подлежащей изъятию с привлечением авиационных специалистов, также относятся записи бортовых самописцев воздушного судна.

2. Заключение и показания специалистов по вопросам, требующим специальных знаний.

Сотрудники авиационной отрасли привлекаются в качестве специалистов для проведения анализа развития полетной ситуации, приведшей к происшествию, определения влияния метеорологических и иных условий на устойчивость и управляемость воздушного судна, причин возникновения отклонений в действиях лиц, причастных к происшествию и других обстоятельств, повлиявших на исход полета. Эти обстоятельства обусловлены тем, что в Казахстане отсутствуют экспертные учреждения и экспертизы по авиакатастрофам.

Лицо, осуществляющее досудебное расследование, может получить показания определенных авиационных специалистов о порядке действий лиц, управлявших воздушным судном, проводивших на нем работ по техническому обслуживанию и обеспечивавших выполнение иных мероприятий, направленных на безаварийную эксплуатацию авиационной техники, о нормативных актах, требованиями которых они должны были руководствоваться в определенной ситуации. Это необходимо для проведения допроса свидетелей или подозреваемых (обвиняемых) из числа работников воздушного транспорта

Заключения и показания таких специалистов, в большинстве случаев, имеют важное значение для правильного разрешения уголовного дела

3. Назначение и производство судебных экспертиз.

При досудебном расследовании по факту крушения воздушного транспорта на практике обычно производятся экспертизы, такие как физико-химическая по топливу, комплексная пожарно-взрывотехническая, техническая по документам, психолого-филологическая, почерковедческая, видеофонографическая, трасологическая, молекулярно-генетическая, судебно-медицинская и др.

К примеру, после расшифровки бортового речевого самописца возникает необходимость в проведении судебной видеофоноскопической экспертизы для определения дословного содержания всех разговоров, наличия либо отсутствия в них исправлений (монтажа). Как показывает практика, в процессе радиообменов на различных частотах фиксируются радиообмены, разговоры и других экипажей воздушных судов, находящихся на одной частоте, которые порой ведутся на иностранных языках, что затрудняет их оценку и объективное восприятие. Производство такой экспертизы на практике поручают экспертам органа судебной экспертизы или специалистам в области авиации, таким как диспетчер обслуживания воздушного движения, командир воздушного судна, имеющие соответствующие допуски (4 уровень владения английским языком по шкале ИКАО, в качестве командира воздушного судна и т.д.) и навыки по определению дословного содержания разговоров и различных шумов.

Непроцессуальная форма:

1. Получение консультации, советов, рекомендаций и разъяснений от сведущих лиц, как при подготовке и проведении следственных действий, так и по иным вопросам, имеющим значение для дела.

Помощь в виде консультации, советов, рекомендаций и разъяснений осуществляется за рамками досудебного расследования и имеют исключительно вспомогательное, ориентирующее значение. Такие виды помощи обеспечивают лицу, осуществляющему досудебное расследование, качественно

проводить следственные действия и организационно-технические мероприятия, выбрать наиболее верную тактику обозначенных действий, сформировать предстоящие задачи.

Примером этому может послужить помощь специалиста авиационной сферы в формулировании вопросов, которые необходимо задать работникам воздушного транспорта при их допросе, в составлении перечня документов (летных дел членов экипажа, материалов о проведении работ по техническому обслуживанию и ремонту воздушного судна и т.д.), подлежащих выемке.

2. Использование материалов ведомственного расследования причин авиационного происшествия, которые приобщаются к материалам досудебного расследования.

Как нами уже было отмечено, ведомственное расследование причин авиационного происшествия не регулируется нормами УПК, проводится Комиссией в порядке, установленном приказом МИИР. Необходимость истребования и приобщения к материалам досудебного расследования Окончательного отчета об итогах причин авиационного происшествия возникает в связи с тем, что в нем описываются подробные обстоятельства, имеющие значения для расследуемого дела, а равно оценочные суждения об этих обстоятельствах и выводы Комиссии МИИР, приведенные основе специальных познаний и опыта лиц, входящих в ее состав.

Выводы о причинах возникновения авиационного происшествия, способствовавшие ему факторы, а также рекомендации по недопущению его впредь используются в досудебном расследовании, так как посредством их устанавливает круг потенциальных подозреваемых (обвиняемых). При этом необходимо учитывать, что в силу требований уголовного процессуального законодательства, никакие доказательства не имеют заранее установленной силы, выводы Комиссии при досудебном расследовании воспринимаются как мнение специалистов в совокупности с другими доказательствами.

Таким образом, досудебное расследование преступления о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта не может

произвестись без участия специалистов авиационной отрасли. Лицо, его проводящее, в каждом конкретном случае самостоятельно выбирает ту или иную форму участия специалиста, каких именно сведущих лиц привлечь в производство следственных и иных действий в рамках досудебного производства. При этом ему следует убедиться в компетентности привлекаемого специалиста, а также в полной незаинтересованности в исходе досудебного расследования.

Выводы по данному подразделу требуют разработки соответствующих рекомендаций для сотрудников органа уголовного преследования по поиску и привлечению специалиста для его участия в расследовании авиационных происшествий.

2.3 Рекомендации по поиску и привлечению специалиста для его участия в расследовании авиационных происшествий с воздушными судами гражданской авиации

Каждая из ранее рассмотренных форм участия специалистов и типичных следственных версий, выдвигаемых при расследовании авиационных происшествий, имеют свои организационные особенности реализации.

Процесс поиска и привлечения специалиста к досудебному расследованию авиационных событий обусловлен потребностью органа, его проводящего в использовании специальных знаний в сфере авиации.

Для органа уголовного преследования в организационном плане важно знать к кому и когда он может обратиться, где найти нужного специалиста. И вот тут-то и начинаются организационные вопросы, перерастающие нередко в проблему.

Поиск специалиста, обладающего необходимыми специальными знаниями, следует считать первостепенной задачей. Наиболее приемлемым

кандидатом является специалист из числа экспертов, состоящих в штате государственного судебно-экспертного учреждения.

Во-первых, проводящий досудебное расследование сотрудник может запросить у руководителя учреждения штатное расписание специалистов и выяснить специализации лиц, состоящих в нем, а также проконсультироваться по вопросу подбора необходимого специалиста для разрешения поставленных расследованием вопросов.

Во-вторых, необходимость проверки компетентности специалиста в такой ситуации не возникает.

Весьма сложной является ситуация, когда в штате судебно-экспертного учреждения не имеется специалист, обладающий редкими специальными познаниями или опытом в той или иной сфере деятельности.

В этом случае, помощь в поиске необходимого специалиста могут оказать сотрудники Департамента выдачи свидетельств авиационного персонала АО «Авиационная администрация Казахстана» [60], которые осуществляют выдачу свидетельства авиационного персонала и продление его срока действия, внесение в нем квалификационных и специальных отметок, признание свидетельства авиационного персонала [61], выданного иностранным государством, а также ведут реестр выданных и признанных свидетельств.

Внесение квалификационных и специальных отметок в свидетельство авиационного персонала легкой и сверхлегкой авиации осуществляется некоммерческой организацией, объединяющей эксплуатантов воздушных судов. Таких некоммерческих организаций в Казахстане две: ОЮЛ «Казахстанская ассоциация малой авиации» и «Эксплуатанты легкой и сверхлегкой авиации».

АО «Авиационная администрация Казахстана» расположено по адресу: г. Нур-Султан, прос. Мангилик ел 55/10, блок С.2.3, ОЮЛ «Казахстанская ассоциация малой авиации» - г. Алматы, ул. Маркова, дом 11 и ОЮЛ «Эксплуатанты легкой и сверхлегкой авиации» - Алматинская область, Илийский район, поселок Боралдай, Боралдайский поселковый округ, ул. Аэродромная, дом 8, квартира 52.

Таким образом, найти квалифицированного специалиста для привлечения к процессу расследования авиационных происшествий с воздушными судами большой авиации помогут сотрудники АО «Авиационная администрация Казахстана», малой (легкой и сверхлегкой) авиации - ОЮЛ «Казахстанская ассоциация малой авиации» и «Эксплуатанты легкой и сверхлегкой авиации», так как они осуществляют деятельность по выдаче разрешенных документов авиационным специалистам.

К недостаткам поиска по реестрам этих организаций можно отнести отсутствие информации о специалистах, на которых требования об обязательном получении свидетельства авиационного персонала не распространяется. К таким специалистам можно отнести работников аэродромной службы аэропортов, обеспечивающих «соответствие покрытия взлетно-посадочной полосы, рулежной дорожки и перрона нормам годности к эксплуатации аэродромов гражданской авиации» [62], по электросветотехническому обеспечению полетов, осуществляющих «мероприятия по светотехническому обеспечению взлета, захода на посадку, посадки и руления воздушных судов и централизованного обеспечения электроэнергией объектов аэропорта» [57, стр. 3] и иных работников предприятий воздушного транспорта.

По нашему мнению, определение уголовных правонарушений по подследственности формирует у сотрудников досудебного расследования определенные специализации, связи с чем, характер специальных знаний можно установить заблаговременно. Речь идет о сотрудниках транспортных прокуратур и линейных отделов, управлений внутренних дел на транспорте.

Установление компетентности специалиста является особой стадией его подбора, так как недостаточная компетентность специалиста послужит основанием для признания результатов досудебного расследования, достигнутых с использованием его специальных знаний, недействительными. Не обладающий соответствующими специальными познаниями и навыками специалист должен отказаться от участия в досудебном расследовании, либо ему в установленном порядке заявляется отвод.

Наличие у специалиста высшего или среднего профессионального образования, опыта работы по специальности, а также занятости в соответствующей сфере деятельности, подтверждает о надлежащей его компетенции в решении тех или иных вопросов.

Компетентность специалиста авиационной отрасли определяется его квалификацией (допуском), которая рассматривается как степень подготовленности к какому-либо виду труда и подтверждается соответствующими записями в свидетельстве авиационного персонала.

Как отмечалось в первом разделе, к авиационным персоналам, в обязательном порядке которым выдается свидетельство, относятся «пилоты сверхлегкого воздушного судна, легкого воздушного судна, многочленного экипажа, коммерческой авиации, свободного аэростата, планера, частным и линейные пилоты, штурманы, бортинженеры, бортрадисты, диспетчеры обслуживания воздушного движения, персоналы по техническому обслуживанию воздушных судов, персоналы по техническому обслуживанию легких и сверхлегких воздушных судов, сотрудники по обеспечению полетов или полетные диспетчеры, операторы авиационной станции» [54, стр. 3]. К компетентным авиационным специалистам также отнести лиц, которые проходят специальное обучение в соответствии с «Типовыми программами профессиональной подготовки авиационного персонала, участвующего в обеспечении безопасности полетов» [57].

Свидетельство авиационного персонала оформляется в виде книжки размером 8,7 x 12 сантиметров и в зависимости от его принадлежности к категориям авиационного персонала различается по цветовой гамме и серийно-буквенной кодировке.

Таблица серийных буквенных кодов и цветов свидетельств авиационного персонала

Код (серия)	Специальность	Цвет
Пилоты		

ULP (MNG), (AG)	Пилот сверхлегкого воздушного судна (дирижабль, мотодельтаплан, автожир, воздушное судно с системой увеличения подъемной силы)	бежевый
LAPL(A)	Пилот легкого воздушного судна (самолет, вертолет)	темно-синий
PPL(A)	Частный пилот (самолет)	зеленый
PPL (H)	Частный пилот (вертолет, воздушного судна с системой увеличения подъемной силы)	зеленый две полосы темно-серого на белом фоне
CPL(A)	Пилот коммерческой авиации (самолет)	темно-зеленый
CPL(H)	Пилот коммерческой авиации (вертолет)	темно-зеленый две полосы темно-серого на белом фоне
MPL	Пилот многочленного экипажа (самолет)	бордовый
ATPL (A)	Линейный пилот (самолет)	голубой
ATPL(H)	Линейный пилот (вертолет)	голубой две полосы темно-серого цвета на белом фоне
FBPL	Пилот свободного аэростата	оранжевый

GPL	Пилот планера	белый
Члены летного экипажа		
FNL	Штурман	красный
FEL	Бортинженер (бортмеханик)	коричневый
FROL	Бортрадист	черный
Другой персонал, кроме членов летного экипажа		
RPL	Внешний пилот	фиолетовый
AML	Персонал по техническому обслуживанию воздушных судов	каштановый
AML LA	Персонал по техническому обслуживанию воздушных судов легкой и сверхлегкой авиации	каштановый две полоски темно-серого на белом фоне
TCL	Диспетчер ОВД	желтый
ASOL	Оператор авиационной станции (расположенной на морской установке)	синий
FDL	Сотрудник по обеспечению полетов или полетный диспетчер	бирюзовый

Свидетельство авиационного персонала содержит 14 пунктов, которые нумеруются римскими цифрами. К свидетельству персонала по техническому обслуживанию воздушных судов прилагается приложение, оформленное на

бумаге голубого цвета формата А4, без которого свидетельство является не действительным.

В пункте I указывается название государства.

В пункте II указывается название свидетельства авиационного.

В пункте III указывается серийный номер свидетельства авиационного персонала, присвоенный уполномоченной организацией.

В пункте IV указывается фамилия, имя и отчество владельца свидетельства авиационного персонала на казахском или английском языках, дата рождения.

В пункте V указывается адрес владельца свидетельства авиационного персонала, который ограничивается записью «Қазақстан Республикасы» или «Republic of Kazakhstan».

В пункте VI указывается гражданство владельца свидетельства авиационного персонала.

В пункте VII ставится подпись владельца свидетельства авиационного персонала.

В пункте VIII указывается основания и условия, послужившие для выдачи свидетельства авиационного персонала.

В пункте IX вносится отметка со сроком действия свидетельства, позволяющая владельцу пользоваться возможностями, предусмотренными свидетельством авиационного персонала.

В пункте X ставится подпись должностного лица уполномоченной организации, выдавшей свидетельство авиационного персонала, и дата выдачи свидетельства авиационного персонала.

В пункте XI ставится печать уполномоченной организации, выдавшей свидетельство авиационного персонала.

В пункт XII (Ratings) указывается квалификационные отметки. Квалификационные отметки или как это принято говорить в авиационной среде «допуски», проставляются в зависимости от категорий авиационного персонала.

Так, у пилотов воздушного судна, управляемого одним лицом, указывается вид (самолет, вертолет, дирижабль, мотодельтаплан и т.д.) или класс воздушного судна (тяжелый, средний, легкий, сверхлегкий), на котором может выполнять полеты.

Пилотам, имеющим право выполнять полеты в ночное время суток, проставляется допуск к полетам по приборам SE (IR) для однодвигательного или ME (IR) для многодвигательного воздушного судна.

У пилотов, выполняющие полеты на самолетах или вертолетах с многочисленным экипажем указывается их тип (типы воздушного судна: АН, ТУ, Boeing, Airbus, Embraer, Fokker и т.д.), а также должность, в зависимости от присвоенной квалификации – командир воздушного судна КВС (PIC) или второй пилот (co-pilot);

Тип воздушного судна также указывается у штурмана, бортинженера (бортмеханика), бортрадиста.

В свидетельство внешнего пилота вносится тип, вид, класс беспилотного летательного аппарата.

Квалификационные отметки о классе устанавливаются для самолетов, сертифицированных для полетов с одним пилотом, и включают:

- с одним двигателем, сухопутный (поршневой – SEP (land), газотурбинный – SET (land);
- с одним двигателем, гидросамолет (поршневой – SEP (sea), газотурбинный – SET (sea);
- многодвигательный, сухопутный (поршневой – MEP (land), газотурбинный – MET (land);
- многодвигательный, гидросамолет (поршневой – MEP (sea), газотурбинный – MET (sea).

Квалификационные отметки о типе воздушного судна устанавливаются для:

- 1) воздушного судна, сертифицированного для полета с минимальным экипажем, состоящего из двух и более пилотов;

- 2) вертолета или воздушного судна с системой увеличения подъемной силы.

В пункте XII свидетельства диспетчера обслуживания воздушного движения проставляются категории квалификационных отметок, по которым он допущен к работе. Это категории диспетчера аэродрома, диспетчера процедурного контроля подхода, диспетчер контроля подхода с использованием средств наблюдения, диспетчера процедурного контроля района ОВД и диспетчера контроля района ОВД с использованием средств наблюдения. Квалификационные отметки диспетчера ОВД соответствуют следующим диспетчерским пунктам:

- квалификация диспетчера аэродрома присваивается для лиц, имеющих допуск к самостоятельной работе на диспетчерском пункте руления или стартовом диспетчерском пункте или диспетчерском пункте вышки;

- квалификация диспетчера процедурного контроля подхода или диспетчера контроля подхода с использованием средств наблюдения присваивается для лиц, имеющих допуск к самостоятельной работе на диспетчерском пункте подхода или диспетчерском пункте круга или для лиц, имеющих допуск к самостоятельной работе на диспетчерских пунктах (при совмещении диспетчерских пунктов);

- квалификация диспетчера процедурного контроля района ОВД или диспетчера контроля района ОВД с использованием средств наблюдения присваивается для лиц, имеющих допуски на рабочем месте районного диспетчерского пункта, районного диспетчерского центра или местного диспетчерского пункта.

У владельца свидетельства оператора авиационной станций указывается наименование вертодрома морской установки, на которой он допущен.

В свидетельстве персонала по техническому обслуживанию воздушного судна указываются типы воздушных судов и двигателя, одна из категорий персонала по техническому обслуживанию воздушных судов «В1», «В2» или «С», персонала по техническому обслуживанию легких (максимальная взлетная

масса от 750 до 5700 кг. - для самолетов и от 750 до 3180 кг – для вертолетов.) и сверхлегких воздушных судов (менее 750 кг) указываются категория В3, вид или тип воздушного судна без указания силовой установки.

Категории «А» и «В1» подразделяются на подкатегории по комбинаций самолетов, вертолетов, газотурбинных и поршневых двигателей:

«А1» и «В1.1» – самолеты с газотурбинными двигателями;

«А2» и «В1.2» – самолеты с поршневыми двигателями;

«А3» и «В1.3» – вертолеты с газотурбинными двигателями;

«А4» и «В1.4» – вертолеты с поршневыми двигателями.

Категория «А» персонала по техническому обслуживанию воздушных судов не является квалификационной отметкой.

В пункте XIII (Special Remarks) свидетельства вносятся примечания, включающие специальные отметки с ограничениями и отметки о предоставляемых возможностях свидетельства авиационного персонала, включая отметку об уровне владения языком и информация о допуске к инструкторской и экзаменаторской работе, об уровне владения английским языком, используемым в радиотелефонной связи, об индивидуальном номере приложения (пункт XV), и дате его выдачи для персонала по техническому обслуживанию воздушных судов категорий «А», «В1», «В2» и «С».

В пункте XIV (The place of work) указывается наименование организации гражданской авиации, в котором работает владелец свидетельства авиационного персонала.

Существенное значение необходимо придать имеющим допускам (рейтингам) и специальным отметкам, отраженным в пунктах XII и XIII свидетельства авиационного персонала и приложений к свидетельству персонала по техническому обслуживанию воздушных судов. Именно они послужат основным критерием подбора кандидата в качестве специалиста. Поэтому наличие у авиационного персонала определенных допусков не будет вызывать сомнений в его компетентности. В противном случае, отсутствие квалификационных и специальных отметок о получении допуска,

предоставляющего право управления воздушным судном определенного типа или класса, проведения на нем ремонтных работ, обслуживания воздушного движения, радиообмена на английском языке могут послужить основанием для отвода специалиста и недействительности полученных с применением его специальных знаний доказательств, а также основанием его отказа от участия в досудебном производстве.

Компетентность иных авиационных специалистов (по аэродромному, электросветотехническому, метеорологическому, радиотехническому обеспечению полетов, по обеспечению авиационных горюче-смазочных материалов в аэропортах и др.), КОТОРЫМ свидетельство авиационного персонала не выдается, но по рода выполняемой деятельности участвуют в обеспечении безопасности полетов, подтверждается соответствующими сертификатами об окончании курсов в сертифицированных или валидированных (признанных) Казахстаном авиационных учебных центрах.

Способности специалиста, в свою очередь, обуславливаются имеющим у него опытом, который можно определить, анализируя период его трудовой деятельности в предприятиях воздушного транспорта по конкретной профессии или должности. В этом поможет его трудовая книжка.

Вызов специалиста целесообразен, если его компетентность и способность не вызывает сомнений.

Решение о привлечении того или иного специалиста должно быть тактически обоснованным, а порядок его привлечения следует считать оптимальным, если оно принято, установлен с учетом характера авиационного происшествия, класса и типа воздушного судна, попавшего в авиационное происшествие, а также следственной версии, выдвинутой при расследовании авиационных происшествий на основании системы типичных следственных версий. В этой связи предлагается рассмотреть следующие рекомендации.

Для проверки версии, связанной с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта экипажем воздушного судна необходимо привлечь авиационный персонал, входящий в состав летного экипажа, а именно пилотов, штурмана, бортинженера (бортмеханика),

бортрадиста, а также сотрудника по обеспечению полетов/полетного диспетчера, оператора авиационной станций.

Пилоты привлекаются в зависимости от вида (самолет, вертолет, автожир, дирижабль, мотодельтаплан и т.д.), класса (тяжелый, средний, легкий, сверхлегкий) и типа (АН, ТУ, Boeing, Airbus, Embraer, Fokker и т.д), воздушного судна, штурман, бортинженер (бортмеханика), бортрадист – от типа.

Специальные познания этих лиц могут потребоваться в ходе осмотра места происшествия, поиска и обнаружения средств объективного контроля, описания в протоколе фрагментов воздушного судна, его систем, узлов, агрегатов и деталей, выемки и изучения личных и летных дел пилотов, инструкторов и экзаменаторов, пилотских свидетельств (авиационного персонала), допроса потерпевших, свидетелей, подозреваемых, обвиняемых и иных следственных действиях.

Записи средств объективного контроля (бортовых самописцев, наземных магнитофонов, фоторегистраторов, систем наблюдения и т.д.) имеют особое значение, так как они фиксируют отклонения в пилотировании и работе авиационной техники (параметры и обороты двигателя, положение руля высоты и др.), «радиообмен между экипажем воздушного судна и диспетчером («уходите на второй круг», «руление запрещаю», «взлет запрещаю» и др.)» [63] внутрикабинные переговоры («шасси выпущено», «пожар двигателя» и др.). Их ценность заключается не только в том, что она позволяют дословно восстановить смысловое содержание докладов летчика и команд руководителя полетов и хронометрический установить точное время эволюции полета, но и в том, что по ним представляется возможность идентифицировать каждого участника радиообмена, изучить их речевые особенности и изменения в характере речи по мере развития аварийной ситуации.

По ним определяют соблюдения «членами экипажа порядка производства полетов в воздушном пространстве» и требований Руководства по летной эксплуатации воздушного судна, в котором его разработчик поэтапно прописывает порядок действий в обычной, особой и аварийной ситуациях,

информацию о летно-технических характеристиках, о системах воздушного судна, ограничения, связанные с эксплуатацией воздушного судна» [64].

В отдельных случаях по ним можно определить отдельные параметры пространственного положения самолета в воздухе.

Подробное и грамотное описание фрагментов конструкции воздушного судна, потерпевшего крушения, поможет восстановить этапы его падения и разрушения, облегчит изготовление схем места происшествия,

По личным и летным делам командира воздушного судна, второго пилота, а также инструкторов и экзаменаторов, вводивших их в строй (проводивших летную практику и проверку) можно установить их квалификацию, наличие либо отсутствие у них соответствующих допусков, своевременность прохождения ими курсов по первоначальной подготовки, переподготовки и поддержанию профессионального уровня.

При проверки версии, связанной с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта лицами, обеспечивающими надлежащую организацию либо руководство полетами, управления воздушным движением, а также работы наземных служб существенную помощь могут оказать сотрудники по обеспечению полетов или полетные диспетчеры, диспетчеры обслуживания воздушного движения, сотрудники по аэродромному, электросветотехническому, метеорологическому, радиотехническому обеспечению полетов, по обеспечению авиационных горюче-смазочных материалов в аэропортах и т.д.

Выбор того или иного специалиста должен пасть в зависимости от этапов полета (взлет, полет и посадка) и зоны ответственности (на территории аэропорта, в воздушном пространстве).

Участие этих специалистов облегчит работу по выемке и изучению свидетельств диспетчеров, непосредственно осуществлявших управление и обслуживание воздушное движения, программ прохождения стажировок и закреплении стажера за соответствующим диспетчером-инструктором, отбору образцов их голосовых данных, по определению технического состояния

взлетно-посадочной полосы, маркировок и светоограждений существующих препятствий, радиотехнических средств, посадочных систем, радиолокационных средствами наведения и контроля, средства связи, качества авиационного топлива и т.д.

Их можно задействовать в проверке соблюдения предприятиями воздушного транспорта порядка обеспечения аэронавигационной информацией [65], радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи [66], электросветотехнического обеспечения полетов, техническую эксплуатацию электроустановок [67], аэродромного обеспечения полетов [68], организации метеорологического обеспечения полетов [69], хранения, подготовки к выдаче на заправку и проведения контроля качества авиационных горюче-смазочных материалов и специальных жидкостей [70] и требований организациями по обеспечению горюче-смазочными материалами гражданских воздушных судов [71].

Для проверки версии, связанной с технической неисправностью воздушного судна необходимо привлечь персонал по техническому обслуживанию воздушного судна.

При этом необходимо убедиться в том, что у привлекаемого персонала имеется соответствующий допуск по типу воздушного судна и его двигателя, одна из категории, подкатегории. Это означает, что имеющая у специалиста квалификационная отметка по типу (категории, подкатегории) воздушного судна (двигателя) должна соответствовать типу (категории, подкатегории) воздушного судна (двигателя), потерпевшего крушения.

Этому персоналу можно поручить исследование воздушного судна или его частей, элементов конструкции для определения дефектов, не заводских деталей, агрегатов или аутентичность которых невозможно установить. Все это будет рассматриваться как возможная причина возникновения аварийной ситуации или приведшей к ней.

Выемка технической документации, изучение ее на предмет полноты и своевременности выполнения работ по техническому обслуживанию и ремонту

воздушного судна порой невозможно без участия этих специалистов. Сложность заключается в том, что перед проверкой актов выполненных работ (Карты-наряды – Work-order, Пооперационная ведомость – Task card, Свидетельстве о техническом обслуживании – Certificate release to service) необходимо изучить Руководство по регулированию технического обслуживания и ремонта воздушного судна, бюллетни, директивы (документы Разработчика воздушного судна), Программу технического обслуживания (утверждается уполномоченной организацией), которые содержат сведения о видах работ по техническому обслуживанию и периодичность их выполнения [72]. Сведения в документах Разработчика воздушного судна иностранного производства содержатся на английском языке, соответственно и акты выполненных работ заполняются на языке разработчика. И только после перевода этих сведений, установления всех видов выполняемых работ по техническому обслуживанию и их периодичность, можно приступить и к изучению технической документации, подтверждающей выполнения работ по поддержанию воздушного судна в годности к полету.

Параллельно необходимо проверить квалификационный уровень и лиц, выполнявших эти работы, а именно на предмет наличие у них соответствующих допусков. Эти сведения, как мы уже ранее рассматривали, должны содержаться в приложениях к свидетельству авиационного персонала.

Не исключены факты выполнения полетов воздушных судов, якобы находившихся на техническом обслуживании и ремонте или нахождения в отпуске, командировке, на больничном лиц, якобы выполнявших эти виды работы.

Для проверки версии, связанной с воздействием внешних факторов рекомендуется привлечь авиационных медицинских экспертов, орнитологов, метеорологов, ну и конечно, пилотов.

Основной задачей авиационных медицинских экспертов [73] является определение годности по состоянию здоровья к работе, выявление всех форм заболеваний, факторов риска и функциональных отклонений в состоянии здоровья членов летного экипажа [74].

По записям в пилотских свидетельствах членов летного экипажа, летных книжках командира воздушного судна и второго пилота, бортовых журналах воздушного судна и иных документов (электронных баз) можно установить соблюдение в авиакомпании порядка организации рабочего времени и отдыха членов экипажей воздушного судна [75].

В случае столкновения воздушного судна с птицей, с участием орнитолога следует провести обследование аэродромную и приаэродромную территории аэропорта на предмет размещения на них объектов, приводящих к массовому скоплению птиц или ухудшению полетной видимости [76]. С привлечением последних также необходимо проанализировать принимаемые аэропортов меры по выявлению и устранению условий, способствующих концентрации птиц.[77].

Наступление отдельных природных явлений не спрогнозировать и поэтому безусловно спланировать маршрут и время полете невозможно даже при своевременном получении метеосводок. Грозовые облака, резкие порывы ветра, вихревые вертикальные восходящие или нисходящие воздушные потоки, турбулентность, адвективные туманы можно отнести к самым опасным метеорологическим условиям для выполнения полета. При таких метеорологических явлениях экипажу необходимо прекратить полет или выбрать более безопасный маршрут. Однако вместо этого члены экипажа принимают решения о продолжении полета, в том числе по заданному маршруту, в результате чего происходит авиационное происшествие. При расследовании таких версии целесообразно привлечь опытных пилотов, которые дадут оценку сложившейся ситуации и правильности принятого экипажем воздушного судна решения.

Для проверки версии, связанной с воздействием личностного и человеческого фактора рекомендуется привлечь как пилотов, так и иных специалистов (авиационных медиков, психологов, диспетчеров), так как под этими факторами следует понимать условия, причины возникновения ошибочных действий пилота в его взаимодействии с авиационной техникой при сложившейся нестандартной, стрессовой ситуации или динамично

развивающейся обстановки. Ошибочные действия также могут возникнуть в связи с рассогласованием действий между командиром воздушного судна и вторым пилотом (индивидуальными особенностями).

При таких обстоятельствах с участием данных специалистов изучаются средства объективного контроля в целях установления объективности принятых решений каждым членом летного экипажа (командир воздушного судна отклоняет штурвал от себя – снижение, второй пилот на себя - взлет), направленных на недопущения аварийной ситуации.

Таким образом, к процессу поиска и привлечения потребного специалиста в расследование авиационного происшествия необходимо подходить индивидуально, в зависимости от характера авиационного происшествия, класса и типа воздушного судна, потерпевшего бедствия, а также следственной версии, выдвинутой при расследовании авиационных происшествий на основании системы типичных следственных версий.

Эту задачу облегчит возможности АО «Авиационная администрация Казахстана», ОЮЛ «Казахстанская ассоциация малой авиации» и «Эксплуатанты легкой и сверхлегкой авиации».

Компетентность специалиста определяется его квалификацией (допуском), и подтверждается соответствующими записями в свидетельстве авиационного персонала, сертификате о прохождении курсов и трудовой книжке.

В этой связи, лицо, осуществляющее досудебное расследование, должно знать специфику авиационной отрасли, нормативную документацию в сфере гражданской авиации, особенности специальных знаний авиационных специалистов, в овладении которых помогут настоящие рекомендации.

В заключение главы позволим сделать выводы о том, что результативность расследования преступлений о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта напрямую зависит от понимания причин (версии) возникновения авиационного происшествия, особенностей знаний специалистов авиационной отрасли и умения грамотно использовать их при производстве досудебного расследования.

Прежде всего, лицо, проводящее досудебное расследование, должен знать нормативные правовые акты в сфере гражданской авиации, особенно регулирующие деятельность по расследованию авиационных происшествий, представлять типичные варианты развития аварийной ситуации, установить круг субъектов, обладающих специальными знаниями в области авиации и имеющих право их самостоятельно реализовывать.

Полезно было бы, чтобы лица, осуществляющие досудебное расследование, ориентировались в авиационном законодательстве, регламентирующем, как деятельности по расследованию авиационных происшествий, так и вопросы летной и технической эксплуатации воздушного транспорта. Нужные знания последние могут получить, пройдя определенные курсы в авиационных учебных центрах, а также изучения методических рекомендаций, разработанных в рамках настоящего диссертационного исследования.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Проведенное диссертационное исследование позволило сделать следующие выводы, имеющие практическое значение при расследовании авиационных происшествий с воздушными судами гражданской авиации и позволяющие повысить качество и эффективность его проведения:

1. Авиационное происшествие с воздушным судном Республики Казахстан либо с воздушным судном иностранного государства на территории Республики Казахстан подлежит обязательному расследованию. Оно проводится Комиссией МИИР. Единственной целью такого расследования являются установление причин события и (или) сопутствующих факторов, выработка рекомендаций по предотвращению их в будущем и обеспечению безопасности. Установление конкретных виновных лиц и привлечение их к ответственности не является его целью. Порядок проведения такого расследования определен ПРАПИ. Результаты расследования авиационного происшествия фиксируются в Окончательном отчете.

2. Сравнительно-правовой анализ соответствия национального законодательства в сфере расследования авиационных происшествий Стандартам и Рекомендуемой практике ИКАО позволил выявить в нем существенный недостаток, выраженный в отсутствии предъявляемых

требований к членам Комиссии. Это привело к тому, что расследования авиационных происшествий проводятся длительное время, не устанавливаются истинные причины их возникновения, по ним не разрабатываются профилактические мероприятия (рекомендации). В связи с этим, представляется очевидным пункт 13 ПРАПИ дополнить абзацем следующего содержания: «В состав Комиссии должны входить специалисты, имеющие практический опыт работы в пилотировании, техническом обслуживании и иной эксплуатации с типами воздушных судов, попавших в авиационное происшествие. Опыт подтверждается соответствующими записями в свидетельстве авиационного персонала или иных документах».

3. По каждому авиационному происшествию наряду с расследованием, проводимым Комиссией УРАПИ, в соответствии с уголовно-процессуальным законодательством Республики Казахстан, а также при наличии поводов и оснований, указанных в нем, осуществляется досудебное расследование. Взаимодействие сотрудников органа уголовного преследования и членов Комиссии МИИР должно строиться на принципах взаимного уважения и делового сотрудничества. Имеющиеся проблемы в совместной работе этих лиц свидетельствуют о необходимости внесения дополнения ПРАПИ, направленное на обеспечения сохранности объектов авиационной техники, признанных вещественным доказательством. В частности в пункте 76 ПРАПИ, где установлено, что «Объекты, связанные с авиационным происшествием и прошедшие исследование, не могут уничтожаться без разрешения эксплуатанта (владельца) воздушного судна», предлагается после слов «без разрешения» дополнить словами «органа, проводящего досудебное расследование, либо судебного органа, рассматривающего материалы досудебного расследования».

4. На практике всё еще возникают проблемы, обусловленные отсутствием нормы об обязательном уведомлении органа досудебного расследования, об окончании расследования авиационного происшествия. Окончательный отчет о результатах его расследования в соответствии с подпунктом 3) пункта 89 ПРАПИ предоставляется только по запросу, направленному органом уголовного

преследования. Учитывая, что установленные в ходе расследования фактические данные об авиационном происшествии имеют важное значение для правильного разрешения уголовного дела, Окончательный отчет Комиссией должен направляться по итогам его утверждения по умолчанию.

5. Нормативного закрепления требует и обязанность Комиссии по предоставлению органу уголовного преследования Предварительного отчета о расследовании авиационного происшествия, так как он в установленные ПРАПИ сроки направляется только в ИКАО.

6. Изменению подлежит пункт 14 ПРАПИ, в котором слова «Министерства внутренних дел Республики Казахстан» необходимо заменить словами «органа, осуществляющего уголовное преследование», так как на полевом этапе расследования и при сборе фактической информации об авиационном происшествии, Комиссия должна координировать свои действия с представителями органа, проводящего досудебное расследование, как таковым является и прокуратура. Учитывая, что право уголовного преследования реализуется путем вынесения постановления о принятии дела к своему производству и на полевом этапе расследования авиационного происшествия проводятся следственные действия, такие как осмотр места происшествия, выемка и т.д., любые действия Комиссии по расследованию должны согласовываться, координироваться с представителями прокуратуры.

7. Анализ практики обусловил возможность разработки системы типичных версий, выдвигаемых при расследовании авиационных происшествий, использование которых позволяет органам уголовного преследования грамотно спланировать весь этап досудебного расследования и обеспечивает объективность и всесторонность его проведения. При расследовании преступлений о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации транспорта, исходя из задач, стоящих перед органами досудебного расследования, выдвигаются следующие типичные следственные версии:

- версия, связанная с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта экипажем воздушного судна;

- версия, связанная с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта лицами, обеспечивающими надлежащую организацию либо руководство полетами, управления воздушным движением, а также работы наземных служб;

- версия, связанная с технической неисправностью воздушного судна (отказом авиационной техники);

- версия, связанная с воздействием внешних факторов;

- версия, связанная с воздействием личностного и человеческого фактора.

8. Очерчен круг субъектов, обладающих специальными знаниями при расследовании авиационных происшествий. Основу таких субъектов формируют физические лица, имеющие специальную и (или) профессиональную подготовку, осуществляющие деятельность по выполнению и обеспечению полетов воздушных судов, воздушных перевозок и авиационных работ, техническому обслуживанию воздушных судов, организации и обслуживанию воздушного движения, управлению воздушным движением. К ним относятся авиационные персоналы, которым в соответствии с «Правилами выдачи и продления срока действия свидетельств авиационного персонала» выдаются свидетельства, и авиационные специалисты, которые проходят специальное обучение согласно «Типовым программам профессиональной подготовки авиационного персонала, участвующего в обеспечении безопасности полетов». Их квалификация подтверждается наличием соответствующей отметки (рейтинга) в свидетельстве авиационного персонала и сертификатом об окончании определенных курсов в сертифицированных авиационных учебных центрах, соответственно. Эти специалисты авиационной отрасли могут оказывать содействие лицам, осуществляющим досудебное расследование в различных формах.

9. Применительно к расследованию уголовных правонарушений об авиационных происшествиях представляется рациональным выделить две формы использования специальных знаний.

Процессуальная форма:

- участие сведущих лиц в производстве следственных действий в качестве специалистов;

- заключения и показания специалистов по вопросам, требующим специальных знаний;

- назначение и производство судебных экспертиз.

Непроцессуальная форма:

- получение консультации, советов, рекомендаций и разъяснений от сведущих лиц, как при подготовке и проведении следственных действий, так и по иным вопросам, имеющим значение для дела;

- использование материалов ведомственного расследования причин авиационного происшествия, которые приобщаются к уголовному.

10. В целях достижения положительного результата при расследовании нарушений безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта разработаны рекомендации по поиску и привлечению потребного специалиста. К этому процессу необходимо подходить индивидуально, в зависимости от характера авиационного происшествия, класса и типа воздушного судна, потерпевшего бедствия, а также следственной версии, выдвинутой при расследовании авиационных происшествий на основании системы типичных следственных версий. Эту задачу облегчит возможности АО «Авиационная администрация Казахстана», ОЮЛ «Казахстанская ассоциация малой авиации» и «Эксплуатанты легкой и сверхлегкой авиации», которые выдают свидетельства авиационного персонала, присваивают квалификацию (допуск, рейтинг) и ведут по ним реестр.

Мы полагаем, что реализация положений диссертации будет способствовать совершенствованию деятельности Комиссии МИИР и органов уголовного преследования по проведению расследования аварии и крушению на воздушном транспорте.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Сведения об авиационных происшествиях и инцидентах, предоставленных Министерством индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан.

2. Уголовный кодекс Республики Казахстан от 3 июля 2014 года № 226-V ЗРК// [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/K1400000226> -(дата обращения: 09.11.2020).

3. Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан «Об утверждении Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов в гражданской и экспериментальной авиации» от 27 июля 2017 года № 505 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/V1700015597> – (дата обращения: 14.12.2020).

4. Справка о результатах анализа состояния законности в сфере расследования авиационных происшествий и инцидентов с воздушными судами гражданской авиации, проведенного Главной транспортной прокуратурой

5. Балашов Д. Н. Методика расследования преступных нарушений правил полётов или подготовки к ним в Вооружённых Силах РФ: дис. ... канд. юрид. наук: 20.02.03. — М. — 2000.

6. Закон Республики Казахстан «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации» от 15 июля 2010 года № 339-IV. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z100000339-> (дата обращения: 14.12.2020).

7. Постановление Правительства Республики Казахстан от 29 декабря 2018 года № 936 «О некоторых вопросах Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан и внесении изменений и дополнений в некоторые решения Правительства Республики Казахстан» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/P1800000936> - (дата обращения: 09.01.2021).

8. Конвенция о международной гражданской авиации: заключена в г. Чикаго 07.12.1944 [Электронный ресурс] — Режим доступа: http://www.caakz.com/wp-content/uploads/2020/03/7300_cons.pdf - (дата обращения: 09.01.2021).

9. Официальный сайт Международной организации гражданской авиации, [Электронный ресурс] — Режим доступа: https://www.icao.int/about-icao/assembly/Pages/RU/default_RU.aspx - (дата обращения: 25.01.2021).

10. Постановление Верховного Совета Республики Казахстан «О ратификации Конвенции о международной гражданской авиации» от 2 июля 1992 года. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/B920006300> (дата обращения: 25.01.2021).

11. Об Основных направлениях и этапах реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств - членов Евразийского экономического союза. Решение Высшего Евразийского Экономического Совета от 26 декабря 2016 года N 19. // [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/456056120> - (дата обращения: 02.02.2021).

12. Приложение 13 к Конвенции о международной гражданской авиации. Расследование авиационных происшествий и инцидентов [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.caakz.com/wp-content/uploads/2020/03/prilozhenie-13.-rassledovanie-aviacionnyh-proisshestvij-i-inczidentov.pdf> - (дата обращения: 02.02.2021).

13. Дос 9756. Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов. Часть I. Организация и планирование. 1-е изд. Монреаль: ИКАО,

2000. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://aerohelp.ru/sysfiles/374_256.pdf - (дата обращения: 10.02.2021).

14. Doc 9756. Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов. Часть II. Процедуры и контрольные карты. 1-е изд. Монреаль: ИКАО, 2012. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://docplayer.com/29435473-Rukovodstvo-po-rassledovaniyu-aviacionnyh-proisshestviy-i-incidentov.html> - (дата обращения: 17.01.2021).

15. Doc 9756. Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов. Часть III. Расследование. 1-е изд. Монреаль: ИКАО, 2003 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://airspot.ru/library/book/icao-doc-9756-rukovodstvo-po-rassledovaniyu-aviatsionnyh-proisshestviy-i-intsidentov-chast-iii-rassledovanie-english-draft-ikao> - (дата обращения: 17.01.2021).

16. Doc 9756. Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов. Часть IV. Представление отчетов. 1-е изд. Монреаль: ИКАО, 2003. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://el-03-1.narod.ru/document/ICAO_Doc9756_ch4_2003.pdf - (дата обращения: 17.01.2021).

17. Doc 9962. Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов: политика и процедуры. 1-е изд. Монреаль: ИКАО, 2011. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://aerohelp.ru/sysfiles/374_361.pdf - (дата обращения: 21.02.2021).

18. Doc 9946. Руководство по региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов. 1-е изд. Монреаль: ИКАО, 2011. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.studmed.ru/ikao-rukovodstvo-po-regionalnoy-organizacii-po-rassledovaniyu-aviacionnyh-proisshestviy-i-incidentov-doc-9946_717c738b414.html - (дата обращения: 21.02.2021).

19. Руководящие принципы подготовки расследователей АП» (циркуляр 298) Монреаль: ИКАО, 2011. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://dream-air.ru/tpl/cir/298_ru.pdf - (дата обращения: 25.02.2021).

20. «Опасности на местах авиационных происшествий» (циркуляр 315) Монреаль: ИКАО, 2008. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://dream-air.ru/tpl/cir/315_ru.pdf - (дата обращения: 25.02.2021).

21. АНАЛИТИЧЕСКИЙ ДОКЛАД «Сравнительный анализ законодательства государств-членов в области гражданской авиации на соответствие стандартам и рекомендуемой практике ИКАО по результатам проведенных научных исследований» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.eurasiancommission.org/ru/act/energetikaiinfr/transport/air/Documents/%D0%90%D0%BD%D0%B0%D0%BB%D0%B8%D1%82%D0%B8%D1%87%D0%B5%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9%20%D0%B4%D0%BE%D0%BA%D0%BB%D0%B0%D0%B4%20%D0%B7%D0%B0%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D0%B4%D0%B0%D1%82%20%D0%98%D0%9A%D0%90%D0%9E.pdf> - (дата обращения: 25.02.2021).

22. Доклад Председателя Комитета гражданской авиации Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 2014 года.

23. Распоряжение Премьер-Министра Республики Казахстан «Об утверждении Плана мероприятий по устранению замечаний аудита Международной организации гражданской авиации (ИКАО) и снятию ограничений на полеты казахстанских авиакомпаний в страны Европейского Союза» от 30 ноября 2012 года № 222-р. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/R1200000222> - (дата обращения: 25.02.2021).

24. Сагинтаев и Анодина обсудили перспективы сотрудничества Казахстана и МАК в авиационной отрасли // [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.dailynews.kz/economics/sagintaev_i_anodina_obsudili_perspektivy_sotrudnichestva_kazahstana_i_mak_v_aviatsionnoj_otrasli?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2Fyandex.kz%2Fnews%2Fsearch%3Ftext%3D- (дата обращения: 03.03.2021).

25. Постановление Правительства Республики Казахстан «Об утверждении Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов

от 18 июля 2011 года № 828 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/P1100000828>- (дата обращения: 03.03.2021).

26. Приказ Министра обороны Республики Казахстан «Об утверждении Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов в государственной авиации Республики Казахстан» от 18 марта 2015 года № 145. [Электронный ресурс]. – Режим доступа <https://adilet.zan.kz/rus/docs/V1500010821> - (дата обращения: 10.03.2021).

27. Отчет по результатам расследования авиационного происшествия с вертолетов Ми-8Т АО «Авиакомпания «Евро Азия Эйр», имевшего места 07.09.2016 года, утвержденный Министром по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 18.09.2017 года

28. Отчет по результатам расследования авиационного происшествия с самолетом L-410 авиакомпании «Жезказган-Эйр», имевшего места 16.06.2015 года, утвержденный Министром по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 24.01.2016 года

29. Приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан «Об утверждении Правил производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан от 03.07.2011 года №419. [Электронный ресурс]. – Режим доступа <https://adilet.zan.kz/rus/docs/V1100007136> - (дата обращения: 10.03.2021).

30. Отчет по результатам расследования авиационного происшествия с самолетом АН-2, имевшего места 26.06.2016 года, утвержденный Министром по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 29.08.2016 года.

31. Отчет по результатам расследования авиационного события с воздушным судном Cessna-152, имевшего места 20.06.2015 года, утвержденный Министром по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 03.08.2015 года.

32. Кодекс Республики Казахстан «Об административных правонарушениях» от 5 июля 2014 года № 235-V ЗРК. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/K1400000235> (дата обращения: 13.03.2021).

33. Отчет по результатам расследования авиационного события с воздушным судном «SOCATA Rally», имевшего места 09.04.2015 года, утвержденный Министром по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 18.06.2015 года.

34. Отчет по результатам расследования авиационного события с воздушным судном авиакомпании «СКАТ», имевшего места 12.05.2016 года, утвержденный Министром по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 07.07.2015 года.

35. Отчет по результатам расследования авиационного события с воздушным судном «Эмбраэр-190», имевшего места 29.12.2017 года, утвержденный Министром по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 29.08.2016 года.

36. Отчет по результатам расследования авиационного события с воздушным судном авиакомпании АО «Эйр Астана», имевшего места 06.07.2015 года, утвержденный Министром по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 29.12.2015 года.

37. Отчет по результатам расследования авиационного события с воздушным судном авиакомпании «Эйр Астана», имевшего места 09.06.2015 года, утвержденный Министром по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 06.10.2015 года.

38. Отчет по результатам расследования авиационного события с воздушным судном авиакомпании «ALM JET LIMITED», имевшего места 09.06.2015 года, утвержденный Министром по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 27.22.2015 года.

39. Отчет по результатам расследования авиационного события с воздушным судном Казахстанской ассоциации малой авиации, имевшего места 20.06.2015 года, утвержденный Министром по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 15.09.2015 года.

40. «Методические рекомендации по досудебному расследованию авиационных происшествий» под редакцией Главного транспортного прокурора Республики Казахстан Тлеугалеева И.А. Астана 2016.

41. Криминалистика: учебник / Т. В. Аверьянова [и др.]. – М. : Норма, 2008. – С. 477.

42. Мулкиджанов И. К., Кофман В. Д., Красоткин А. А. Расследование авиационных происшествий. – М. : МАИ, 2012.

43. Митрофанова А.А. Криминалистическое обеспечение первоначального этапа расследования нарушений Правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта (ст. 263 УК РФ): Актуальные проблемы теории и практики: Дис. ... канд. юрид. наук. — Москва. 2000.

44. Розенблит С. Я. Расследование летных происшествий в легкомоторной авиации: метод. пособие для следователей. – М. : Всесоюзный научно-исследовательский институт криминалистики прокуратуры СССР, 1963

45. Уголовно-процессуальный кодекс Республики Казахстан от 4 июля 2014г. № 231-V [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/K1400000231>- (дата обращения: 26.04.2021).

46. Калтыгин В.Н. Расследование хищений огнестрельного оружия и боеприпасов из хранилищ воинских частей. – Дисс. ... канд. Юр. Наук. – М. : ВКИ, 1991.

47 Белкин Р.С. Собираение, исследование и оценка доказательств. М., 1966

48. Антипов В.П. Планирование расследования нераскрытых преступлений / - М.: Юрлитинформ, 2002.

49. Методика расследования авиационных происшествий и инцидентов. В.И.Шилин, В.Н. Венков и др.- М. Воен. издат. 1995.

50. Шиканов, В. И. Актуальные вопросы уголовного судопроизводства и криминалистики в условиях современного научнотехнического прогресса. На материале процессуальных и криминалистических исследований уголовных дел об убийстве / В. И. Шиканов. – Иркутск: Изд-во Иркут. ун-та, 1978.

51. Эйсман А. А. Заключение эксперта. Структура и научное обоснование. – М. : Юрид. лит., 1967. – С. 91.

52. Маланьина Н.И. Использование специальных знаний в уголовном судопроизводстве, Теория и практика криминалистики и судебной экспертизы. Вып. 3. Саратов, 1978

53. Аубакирова, А. А. Фиксация доказательств в криминалистике: учебное пособие /А. А. Аубакирова. – Алматы: Адилет, 2000.

54. Приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан «Об утверждении Правил выдачи и продления срока действия свидетельств авиационного персонала» от 26 сентября 2013 года № 750. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/V1300008782> - (дата обращения: 13.06.2021).

55. Об утверждении Правил производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 28 июля 2017 года № 509. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/V1700015852> - (дата обращения: 23.06.2021).

56. Приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан «Об утверждении квалификационных требований к лицу для получения свидетельства авиационного персонала» от 13 июня 2011 года № 362. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/V1100007058> - (дата обращения: 05.07.2021).

57. Приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан «Об утверждении Типовых программ профессиональной подготовки авиационного персонала, участвующего в обеспечении безопасности полетов» от 28 сентября 2013 года № 764 [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/V1300008785> - (дата обращения: 29.08.2021).

58. Соколовский З.М. Проблемы использования специальных знаний для установления причинной связи явлений. Дис. д-ра юрид. наук. Харьков, 1968.

59. Сорокотягин, И. Н. Специальные познания в расследовании преступлений /И. Н. Сорокотягин. – Ростов н/Д: Изд-во Рост. 1984.

60. Сайт АО «Авиационная администрация Казахстана» [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://aaq.kz/ru/deyatelnost/aviacionnyj-personal/> - (дата обращения: 18.09.2021).

61. Приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан «Об утверждении Правил признания свидетельств авиационного персонала, выданных иностранными государствами» от 28 ноября 2010 года №546. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/V1000006690> - (дата обращения: 09.10.2021).

62. Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан «Об утверждении норм годности к эксплуатации аэродромов (вертодромов) гражданской авиации» от 31 марта 2015 года № 381. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/V1500012303> - (дата обращения: 14.10.2021).

63. Приказ и.о. Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан «Об утверждении Правил фразеологии радиообмена при выполнении полетов и обслуживании воздушного движения» от 15 октября 2010 года. № 454. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/V1000006635> - (дата обращения: 14.10.2021).

64. Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан «Об утверждении Правил производства полетов в гражданской авиации Республики Казахстан» от 28 июля 2017 года № 509. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/V1700015852> - (дата обращения: 14.10.2021).

65. Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан «Об утверждении Правил обеспечения аэронавигационной информацией в гражданской авиации» от 30 июня 2017 года № 420. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/V1700015427> - (дата обращения: 27.10.2021).

66. Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан «Об утверждении Правил радиотехнического обеспечения полетов и авиационной электросвязи в гражданской авиации» от 29 июня 2017 года № 402. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/V1700015554> - (дата обращения: 30.10.2021).

67. Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан «Об утверждении Правил электросветотехнического обеспечения полетов гражданской авиации Республики Казахстан» от 26 марта 2015 года № 350. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/V1500011637> - (дата обращения: 11.11.2021).

68. Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан «Об утверждении Правил аэродромного обеспечения в гражданской авиации» от 7 октября 2015 года № 978. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/V1500012360>- (дата обращения: 14.11.2021).

69. Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан «Об утверждении Правил метеорологического обеспечения гражданской авиации» от 14 июня 2017 года № 345. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/V1700015358>- (дата обращения: 16.11.2021).

70. Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан «Об утверждении Правил хранения, подготовки к выдаче на заправку и проведения контроля качества авиационных горюче-смазочных материалов и специальных жидкостей в организациях гражданской авиации Республики Казахстан» от 24 февраля 2015 года № 191. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/V1500011678#z7> - (дата обращения: 28.11.2021).

71. Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан «Об утверждении требований к организациям по обеспечению горюче-смазочными материалами гражданских воздушных судов» от 24 февраля 2015 года № 188. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/V1500011856>- (дата обращения: 03.12.2021).

72. Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан «Об утверждении Правил технической эксплуатации и ремонта гражданских воздушных судов Республики Казахстан» от 30 апреля 2015 года №551 [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/V1500011573> - (дата обращения: 07.12.2021).

73. Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан «Об утверждении Правил назначения авиационных медицинских экспертов» от 13 июня 2017 года № 344. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/V1700015456> - (дата обращения: 11.12.2021).

74. Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан «Об утверждении Правил медицинского освидетельствования и осмотра в гражданской авиации Республики Казахстан» от 5 июня 2017 года № 324. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/V1700015325> - (дата обращения: 14.12.2021).

75. Приказ Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан «Об утверждении Правил организации рабочего времени и отдыха членов экипажей воздушных судов гражданской и экспериментальной авиации Республики Казахстан» от 27 февраля 2015 года № 250. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/V1500010629> - (дата обращения: 15.12.2021).

76. Постановление Правительства Республики Казахстан «Об утверждении Правил выдачи разрешений на осуществление деятельности, которая может представлять угрозу безопасности полетов воздушных судов» от 12 мая 2011 года № 504. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/P1100000504> - (дата обращения: 19.12.2021).

77. Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан «Об утверждении Правил орнитологического обеспечения полетов гражданских воздушных судов в Республике Казахстан» от 26 марта 2015 года № 323. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: [https://adilet.zan.kz/rus/docs/V1500011724#:~:text=3\)%20%D0%BE%D1%80%D0](https://adilet.zan.kz/rus/docs/V1500011724#:~:text=3)%20%D0%BE%D1%80%D0)

%BD%D0%B8%D1%82%D0%BE%D0%BB%D0%BE%D0%B3%D0%B8%D1%87%D0%B5%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B5%20%D0%BE%D0%B1%D0%B5%D1%81%D0%BF%D0%B5%D1%87%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D0%B5%20%D0%BF%D0%BE%D0%BB%D0%B5%D1%82%D0%BE%D0%B2%20%2D%20%D0%BA%D0%BE%D0%BC%D0%BF%D0%BB%D0%B5%D0%BA%D1%81.%D0%BF%D0%B5%D1%80%D0%B8%D0%BE%D0%B4%D0%B0%20%D0%B2%D1%80%D0%B5%D0%BC%D0%B5%D0%BD%D0%B8%20%D0%BE%D0%B1%D1%89%D0%B8%D0%BC%20%D0%BF%D1%80%D0%BE%D1%81%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D1%82%D0%B2%D0%BE%D0%BC%20%D0%B6%D0%B8%D0%B7%D0%BD%D0%B5%D0%B4%D0%B5%D1%8F%D1%82%D0%B5%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%B8.- (дата обращения: 21.12.2021).