

**Невиновное причинение вреда и вопросы уголовно-правовой защиты
членов экипажей воздушных судов, обвиняемых в нарушении правил безопасности
движения и эксплуатации воздушного транспорта**

1. Доклады Межгосударственного авиационного комитета о состоянии безопасности полетов в гражданской авиации государств-участников «Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства» в 2006 и 2008 годах показывают, что 70-80% авиационных происшествий в гражданской авиации стран Содружества Независимых Государств *«связаны с человеческим фактором, в основном с ошибками экипажа»* (п. 3.5 и п. 3.7). Соответственно, в 70-80% уголовных дел, возбужденных по фактам авиационных происшествий, в качестве обвиняемых, как правило, рассматриваются члены летных экипажей, а также авиадиспетчеры и иногда другие лица авиационного персонала, допустившие профессиональные ошибки.

2. Это обстоятельство предопределяет задачу поиска эффективных уголовно-правовых средств защиты членов экипажей воздушных судов (и других лиц авиационного персонала) в случаях, когда их ошибки вызваны объективными причинами. Вместе с тем, применение таких правовых средств может служить дополнительной гарантией выявления истинных причин авиационных происшествий, обусловленных человеческим фактором.

Актуальность указанной проблемы еще 20 лет назад отмечали некоторые из советских криминологов. В.Е. Эминов, констатируя то, что *«...из каждых трех авиационных происшествий два происходят из-за так называемых “ошибок” летного состава или группы управления воздушным движением»*, заметил в монографии «Предупреждение авиационных происшествий: Криминологические и уголовно-правовые проблемы» (1990), что *«...в ряде случаев правильное решение и не может быть принято, так как находится за пределами индивидуальных психофизиологических возможностей...»*. Еще раньше Д.И. Трусов и А.А. Нерсесян – авторы книги «Профилактика правонарушений на воздушном транспорте» (1989) – утверждали, что возможны случаи освобождения от ответственности работника, нарушившего правила безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, *«если он вынужден действовать в ситуации, предъявляющей к нему требования, лежащие за пределами его психофизиологических возможностей (например, из-за переутомления, нарушений допустимой нормы работы в полете и т.д.)»*. *«В то же время это вовсе не означает безнаказанности содеянного, – уточняли они, – а предполагает ответственность должностных лиц, поставивших работника в условия, в которых он должен выполнять свои функции и вместе с тем выполнить не может»*, и констатировали: *«Этот важный в условиях интенсификации научно-технического прогресса вопрос... не нашел своего отражения в действующем законодательстве»*.

3. В данной связи вызывает особый интерес существенное нововведение в современном российском уголовном законодательстве – правило, сформулированное в ч. 2 ст. 28 «Невиновное причинение вреда» Уголовного кодекса Российской Федерации: *«Деяние признается совершенным невиновно, если лицо, его совершившее, хотя и предвидело возможность наступления общественно опасных последствий своих действий (бездействия), но не могло предотвратить эти последствия в силу несоответствия своих психофизиологических качеств требованиям экстремальных условий или нервно-психическим перегрузкам»* [1]. Аналогичную норму содержит Уголовный кодекс Республики Таджикистан, подобную – уголовные кодексы Республики Казахстан и Республики Армения.

Правило ч. 2 ст. 28 «Невиновное причинение вреда», помещенное в Общей части УК РФ, потенциально обращено к любым сферам человеческой деятельности и к любым возможным обстоятельствам, в которых обнаруживается несоответствие

психофизиологических качеств того или иного лица предъявляемым к нему требованиям обстановки. Тем не менее, многочисленные доктринальные источники уголовного права, в частности, более десятка учебников уголовного права и учебных пособий, изданных в 1996-2008 г.г., а также соответствующие комментарии, раскрывают правило, изложенное в ч. 2 ст. 28 УК РФ, отмечая специфику профессиональной деятельности различного рода операторов, управляющих источниками повышенной опасности. При этом в качестве типичных профессий, представители которых чаще других могут оказаться в экстремальных ситуациях, авторы доктринальных источников уголовного права выделяют профессии пилота, водителя автомобиля и т.п., транспортного диспетчера, а в качестве типичного неблагоприятного психофизиологического состояния – усталость работника, обусловленную ненадлежащим режимом труда и отдыха, а именно:

- А.В. Наумов (1996) находит, что *«Указанная разновидность случая как невинного причинения вреда чаще всего связана с экстремальными условиями и непомерными нервно-психическими нагрузками, выпадающими на то или иное лицо в сфере управления техникой. Это относится, например, к пилотам, вылетающим в рейс и не отдохнувшим от предыдущего, и к водителям... автомашин, вынужденных по тем или иным причинам не одни сутки проводить за рулем, и к авиа- и железнодорожным диспетчерам, также иногда работающим с огромной перегрузкой...»* [8];

- авторы «Комментария к Уголовному кодексу Российской Федерации», подготовленного под редакцией Первого заместителя Председателя Верховного Суда РФ В.И. Радченко (1996), аналогичным образом подчеркивают связь указанной в ч. 2 ст. 28 УК РФ разновидности случая невинного причинения вреда *«с экстремальными условиями и непомерными нервно-психическими нагрузками»*, возникающим *«в сфере управления техникой»*, и также указывают на то, что это относится *«к пилотам, вылетающим в рейс и не отдохнувшим от предыдущего»*;

- А.И. Рарог (1999, 2004, 2008), рассматривая несоответствие психофизиологических качеств нервно-психическим перегрузкам, выделенное в ч. 2 ст. 28 УК РФ, указывает на *«усталость, физическое или психическое перенапряжение в результате тяжелой физической работы, длительного непрерывного интеллектуального труда, например при работе пилота самолета или машиниста электровоза вторую смену подряд»* [10], и, ссылаясь на «Психологический комментарий» к УК РФ Ситковской О.Д. [9], замечает: *«Установление несоответствия психофизиологических качеств оператора как требованиям экстремальных условий, так и нервно-психическим перегрузкам должно быть предметом обязательного исследования судебно-психологической экспертизы»* [10].

Кроме того, подобные толкования ч. 2 ст. 28 УК РФ, с упоминанием утомления пилота либо водителя иного транспортного средства, обусловленного ненадлежащим режимом труда и отдыха, приводят и другие авторы доктринальных источников уголовного права: С.А. Комаров, Н.И. Ветров, Н.К. Семернева (1997), Н.Г. Иванов (1998), О.Д. Ситковская, У.А. Усманов, Л.А. Прохоров и М.Л. Прохорова, Н.Ф. Кузнецова и И.М. Тяжкова (1999), В.С. Комиссаров (2000), А.А. Гравина (2001), А.И. Чучаев (2005).

Рассматривая утомление членов экипажей воздушных судов как фактор угрозы безопасности полетов, необходимо обратиться к документам Международной организации гражданской авиации (ИКАО), эксперты которой выделяют три основных психофизиологических фактора, оказывающих влияние на самочувствие и работоспособность эксплуатационного персонала гражданской авиации: *«усталость, нарушение биологических ритмов организма и расстройство сна»* (Doc 9683-AN/950). Наиболее опасным из них признано утомление членов экипажей воздушных судов, что отражено в Стандартах ИКАО, обязывающих соответствующие государства, принимая *«во внимание два вида утомления, а именно, кратковременное ... и кумулирующееся ...»*, устанавливать *«правила, определяющие нормы полетного времени, служебного полетного времени, служебного времени и времени отдыха»* членов экипажа, с целью *«обеспечить гарантию того, что летный экипаж и cabinный экипаж выполняют свои функции в*

состоянии надлежащего для безопасного выполнения полетов уровня активности» [2]. При этом Поправка 33 (02.03.2009 г.) к Части I Приложения 6 к Чикагской конвенции указывает: «Такие правила основываются на научных принципах и имеющихся знаниях».

Еще в 1990-ом, а затем и в 1997-ом году эксперты ИКАО признавали: «Ввиду многообразия учитываемых переменных величин и отсутствия научно обоснованных методов определения причин и факторов, вызывающих утомление, не представляется возможным разработать согласованные в международном масштабе принципы нормирования полетного времени» (Дос 9376-AN/914). Однако Межгосударственному авиационному комитету, подготовившему – на основе разработанного в ГосНИИ ГА научно обоснованного Приложения к Указанию МГА СССР от 07.08.1990 г. № 369/у «О введении в действие Рекомендованных нормативов режима труда и отдыха экипажей воздушных судов гражданской авиации» – «Нормативы режима труда и отдыха членов экипажей воздушных судов гражданской авиации» и межправительственному Совету по авиации и использованию воздушного пространства, утвердившему своим решением от 16.03.1995 г. (консенсусом) данный документ в качестве модельного нормативного акта, удалось доказать возможность решения данной проблемы на региональном уровне (опередив нормотворцев ЕС более чем на десятилетие) [3, 4, 5, 7].

«Нормативы режима труда и отдыха...», предназначенные «для подготовки национальных нормативных актов» [3], в частности, предусматривают применение:

- максимальных дневных и ночных суточных норм: общего рабочего времени – 10 и 8 часов, полетного времени – 8 и 6 часов, соответственно, превышение которых допускается только для членов усиленного экипажа (п.п. 3.1, 3.3, 1.13);

- максимальных месячных (28-31-дневный период) и годовых (365-дневный период) норм полетного времени, составляющие для членов экипажей реактивных и турбовинтовых самолетов, а также вертолетов – 60-70 и 600-700 часов (п.п. 3.3, 4.1.1);

- ограничений минимальной длительности предполетного («с обязательным 8-ми часовым сном») и послеполетного отдыха – не менее 12 либо 24 часов (в зависимости от времени суток выполнения предшествовавшей работы и от ее длительности (п. 3.14);

- ограничения периода бодрствования («в целях профилактики утомления экипажей и предупреждения ошибочных действий») – 16-18 часов (п. 2.1.12) [4].

Там же указано, что максимальные нормы общего рабочего и полетного времени представляют собой ограничения, при соблюдении которых «сохраняется необходимый уровень психофизиологических функций человека для выполнения надежной профессиональной деятельности» (п.п. 1.2, 1.3, 1.4), а минимально допустимые периоды предполетного и послеполетного отдыха представляют собой ограничения, при соблюдении которых достигается «обеспечение необходимого уровня психофизиологических функций и надежной профессиональной деятельности в интересах безопасности предстоящего полета» и «восстановления психофизиологических функций организма с целью профилактики развития переутомления и заболеваний в интересах охраны здоровья и обеспечения безопасности в последующих полетах» (п.п. 1.6, 1.7) [4].

Таким образом, модельные «Нормативы режима труда и отдыха...» Содружества Независимых Государств, в наибольшей степени из всех существующих в мире национальных правил отвечая требованиям Стандартов ИКАО, предусматривают применение системы ограничений полетного и общего рабочего времени, максимальные величины которых ниже соответствующих европейских (и др.) регламентов, а величины длительности минимально допустимых периодов предполетного и послеполетного отдыха – выше. Научная обоснованность данных «Нормативов...» 1995 года и предшествовавших «Рекомендованных нормативов...» 1990 года никем доказательно не опровергнута (напротив – результаты последующих исследований только подтверждают их обоснованность [6, 14]), тогда как научно-медицинская экспертиза целого ряда положений Подчасти «Q» (EU OPS), регламентирующей режим труда и отдыха летного персонала стран Европейского Союза в рамках Единых авиационных правил (JAR), выполненная

Европейским агентством авиационной безопасности (EASA, 2009), показала, что многие из них не имеют научного обоснования и требуют изменения, а некоторые - отмены [11].

Однако вопреки решению Совета по авиации и ИВП от 16.03.1995 г. ряд государств-участников Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства, включая Россию, Украину и Белоруссию, легализовали увеличение всех норм полетного времени, суточных норм рабочего времени и уменьшение длительности минимальных периодов отдыха членов экипажей воздушных судов. Вместе с тем, в России неоднократно увеличение норм полетного времени (т.е. и времени работы в условиях авиационного шума), производившееся в период 1993-2006 г.г., по данным Государственных докладов «О санитарно-эпидемиологической обстановке» в РФ сопровождалось увеличением на порядок уровня профзаболеваемости (органа слуха) у работников воздушного транспорта – в наибольшей мере у пилотов.

Увеличение норм летной нагрузки (и др.) ведомственные нормотворцы мотивируют необходимостью обеспечить конкурентоспособность на международном рынке авиаперевозок, а в качестве «образцов для подражания» приводятся регламенты, применяемые в США и странах ЕС, тогда как данные об уровне аварийности, обусловленной утомлением членов летных экипажей, свидетельствуют о том, что импортные «образцы» создают значительную угрозу безопасности полетов и их рецепция влечет криминогенные последствия: *«в коммерческой авиационной деятельности, где около 70% фатальных происшествий связаны с человеческой ошибкой, утомление членов летного экипажа способствует 15-20% от общего числа авиационных происшествий»* (European Transport Safety Council, 2003) [12]; *«Ученые... представили сообщения, указывающие на утомление как фактор от 20 до 30% всех авиационных происшествий»* (The Stress Research Institute of Stockholm University, 2009) [13].

В этой связи необходимо обратиться к упомянутым выше докладом о состоянии безопасности полетов. По итогам 2006 года МАК сформулировал следующие «Рекомендации по повышению безопасности полетов», адресованные *«Авиационным администрациям государств-участников Соглашения»* (одобренные на 25-й сессии Совета по авиации и ИВП 06.12.2006 г.): *«Ввести в действие принятые Советом государств-участников Соглашения Авиационные Правила по медицинскому обеспечению полетов гражданской авиации, а также организовать проведение комплекса работ по обоснованию режима рабочего времени и отдыха летного и диспетчерского состава гражданской авиации,..»* (п. 4.1.11). Через два года МАК повторил эти же рекомендации по повышению безопасности полетов (п. 4.1.9). Следовательно, ни правила медицинского обеспечения полетов, ни нормативы режима труда и отдыха летного (и диспетчерского) персонала, применяемые в гражданской авиации государств-участников не обеспечивают ни должного уровня профессиональной работоспособности и здоровья летного персонала, ни должного уровня безопасности полетов. Таким образом, вывод Совета по авиации и ИВП о том, что *«В настоящее время авиационными администрациями государств-участников Соглашения устанавливаются свои нормативы режима труда и отдыха членов экипажей ВС ГА,.. которые, в ряде случаев, не имеют научного обоснования»*, зафиксированный в решении от 16.03.1995 г. [3], актуален и в XXI-ом веке.

4. В целях выявления истинных причин авиационных происшествий, обусловленных человеческим фактором, и эффективной уголовно-правовой защиты членов экипажей воздушных судов в случаях, когда их профессиональные ошибки, причинившие вред, вызваны объективными основаниями, представляется необходимым:

во-первых, способствовать распространению законодательного опыта России, Армении, Казахстана и Таджикистана, иницируя внесение в уголовное (и административное) законодательство других государств-участников упомянутого Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства норм, подобных тем, которые зафиксированы в статьях «Невиновное причинение вреда» уголовных кодексов указанных государств;

во-вторых, в случаях предъявления членам экипажей воздушных судов обвинений в нарушении правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта по фактам авиационных происшествий, обусловленных их ошибками, допущенными в условиях применения произвольных режимов труда и отдыха, не соответствующих научно обоснованным нормативам 1995 года, использовать в качестве доказательств того, что обвиняемым не были обеспечены условия труда, гарантирующие как сохранение необходимого уровня психофизиологических функций человека для выполнения надежной профессиональной деятельности, так и, соответственно, предотвращение нервно-психических перегрузок, связанных с утомлением, следующие документы:

- Приложение 6 к Конвенции о международной гражданской авиации: Часть I (п.п. 4.2.10.2, 7.6, 12.5, дополнение «А») и Часть III (п.п. 2.2.9.2, 7.6, 10.6, дополнение «С»);
- «Нормативы режима труда и отдыха членов экипажей воздушных судов гражданской авиации», утвержденные решением межправительственного Совета по авиации и использованию воздушного пространства от 16.03.1995 г.

Список литературы

1. Уголовный кодекс Российской Федерации: Федеральный закон от 13.06.1996 г. № 63-ФЗ // СПС «КонсультантПлюс».
2. Международные стандарты и Рекомендуемая практика. Эксплуатация воздушных судов. Приложение 6 к Конвенции о международной гражданской авиации. Части I, III.
3. Утверждение «Нормативов режима труда и отдыха экипажей воздушных судов ГА»: решение Совета по авиации и использованию воздушного пространства от 16.03.1995 г. по п. 5.2 повестки дня Первой сессии 1995 г.
4. «Нормативы режима труда и отдыха экипажей воздушных судов ГА». Совет по авиации и использованию воздушного пространства, 16.03.1995 г.
5. О введении в действие Рекомендованных нормативов режима труда и отдыха членов экипажей воздушных судов гражданской авиации: Указание МГА СССР от 07.08.1990 г. № 369/у.
6. «Медицинское обоснование права на досрочное пенсионное обеспечение летного состава гражданской авиации России в связи с риском утраты профессиональной трудоспособности под влиянием опасных, вредных и напряженных условий труда» от 04.03./22.03.1997 г., утвержденное Минздравом России и Федеральной авиационной службой России // газета «Воздушный транспорт». - 1997 - №№ 22-23, 24.
7. Дунаев Ю.В. Проблемы нормативно-правового регулирования режима труда и отдыха летного персонала гражданской авиации России // Материалы Четвертого международного научно-практического конгресса ААКМЭЭР «Медико-экологические проблемы лиц экстремальных профессий» (18-22.10.2004 г., г. Москва). – М., 2005.
8. Наумов А.В. Российское уголовное право. Общая часть. Курс лекций. – М., 1996.
9. Ситковская О.Д. Психологический комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации. – М., 1999.
10. Уголовное право. Общая часть: Учебник. Издание второе переработанное и дополненное. – М.: Юридическая фирма «КОНТРАКТ»: ИНФРА-М, 2008.
11. European Aviation Safety Agency. Final Report «Scientific and Medical Evaluation of Flight Time Limitations». 30 September 2008. MOEBUS Aviation. Zurich. Switzerland.
12. European Transport Safety Council. Paper prepared for the ETSC «Meeting to discuss the role of EU FTL legislation in reducing cumulative fatigue in civil aviation» in Brussels on Wednesday 19th February 2003.
13. European Cockpit Association. Press Release: «Aviation Safety: Throwing Away Existing Knowledge on Fatigue Would Be a “Stupidity” Says Scientific Fatigue Symposium in Stockholm». Stockholm, Brussels, 12th May 2009.
14. Goode J.H. Are pilots at risk of accidents due to fatigue? FAA, Office of Aviation Policy and Plans, Washington, DC 20591, USA ... 27 March 2003.