

Научная статья

УДК 343.9

EDN UZDJWQ

DOI 10.17150/2500-4255.2022.16(6).689-699



ЛИЧНОСТЬ НАРУШИТЕЛЯ ПРАВИЛ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА: ИНТЕГРАТИВНЫЙ ПОРТРЕТ

А.А. Митрофанова¹, Д.В. Кузаков²

¹ Восточно-Сибирский филиал Российского государственного университета правосудия, г. Иркутск, Российская Федерация

² Иркутский областной суд, г. Иркутск, Российская Федерация

Информация о статье

Дата поступления

14 сентября 2022 г.

Дата принятия в печать

15 декабря 2022 г.

Дата онлайн-размещения

20 декабря 2022 г.

Ключевые слова

Авиационные происшествия; нарушение правил безопасности; воздушный транспорт; личность преступника; типичный портрет

Аннотация. В настоящее время отсутствуют исследования, основанные на актуальных эмпирических данных, посвященные характеристике личности нарушителя правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта (ст. 263 УК РФ). Как представляется, построение такой характеристики позволит повысить эффективность расследования преступлений данного вида, а также будет способствовать их профилактике и предотвращению авиационных происшествий в целом. Авторами статьи посредством изучения материалов уголовных дел, отчетов Межгосударственного авиационного комитета по результатам расследования авиационных происшествий, специальной литературы, а также анкетирования пилотов и кандидатов для обучения по этой специальности проанализированы биофизиологические, социально-демографические, социально-ролевые и нравственно-психологические качества (свойства, признаки, связи между ними), присущие субъектам рассматриваемых преступлений. В результате проведенного исследования установлено, что типичным нарушителем правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта является мужчина, имеющий необходимое образование и достаточный профессиональный опыт, действующее свидетельство авиационного специалиста и заключение о прохождении врачебно-лётной экспертной комиссии. В зависимости от социально-ролевых и нравственно-психологических качеств выделены два основных типа субъектов рассматриваемых преступлений: авиаспециалисты (преимущественно пилоты), соответствующие в целом предъявляемым требованиям, не допускавшие ранее нарушений правил безопасности, но в силу ряда факторов, зачастую психологического характера (повышенная тревожность, пониженная помехоустойчивость, рассеянность внимания, утомление и др.), не справившиеся с аварийной ситуацией в полете; авиаспециалисты, которые умышленно нарушают правила безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта (в частности, в результате пренебрежительного отношения к правилам, недооценки опасности, излишней самоуверенности, чрезмерного стремления к риску и др.), предполагая, что общественно опасные последствия их действий (бездействия) не наступят вообще либо смогут быть предотвращены благодаря «лётному мастерству», профессиональному опыту (неосторожная форма вины проявляется в таких случаях в виде небрежности или легкомыслия соответственно).

Original article

THE PERSONALITY OF THE VIOLATOR OF AIR TRAFFIC AND AIR TRANSPORT OPERATIONS' SAFETY RULES: AN INTEGRATED PORTRAIT

Alyona A. Mitrofanova¹, Dmitry V. Kuzakov²

¹ Eastern Siberian Branch of the Russian State University of Justice, Irkutsk, the Russian Federation

² Irkutsk Regional Court, Irkutsk, the Russian Federation

Article info

Received

2022 September 14

Abstract. There is currently no research of the personality the violator of air traffic and air transport operations' rules (Art. 263 of the CC of the RF) that is based on actual empirical data. Such a personality description will improve the effectiveness of investigating this type of crimes and will contribute to their prevention and the

Accepted
2022 December 15
Available online
2022 December 20

Keywords

Aviation accidents; violation of safety rules; air transport; personality of the offender; typical portrait

prevention of air traffic accidents in general. The authors of the article studied the materials of criminal cases, reports of the Interstate Aviation Committee on the results of investigating air accidents, and specialist literature, conducted a survey of pilots and candidates who want to study this specialty, analyzed biophysiological, social-demographic, social role and moral-psychological characteristics (traits, features, connections between them) typical of the subjects of crimes under consideration. The conducted research allowed the authors to establish that a typical violator of air traffic and air transport operations' safety rules is a male with necessary training and sufficient professional experience, having a valid certificate of an aviation specialist who passed the examination by a medical-flight expert commission. Based on the social role and moral-psychological qualities, two types of subjects of the analyzed crimes are singled out: first, aviation specialists (mostly pilots) who generally observe the requirements and never violated safety rules earlier but who, due to a number of reasons, often psychological ones (high anxiety level, lower resistance to interference, unfocused attention, tiredness, etc.) could not cope with an emergency during a flight; second, aviation specialists who intentionally violate air traffic and air transport operations' safety rules (specifically through neglecting rules, underestimation of danger, excessive self-confidence, excessive risk-taking, etc.) as they believe that publicly dangerous consequences of their actions (inaction) will not happen or could be prevented thanks to their «flying skills», professional experience (negligent guilt is in such cases manifested by carelessness or thoughtlessness, correspondingly).

Проблему определения типичных характеристик личности нарушителя правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта (ст. 263 УК РФ) в настоящее время нельзя назвать в полной мере разработанной. Учеными предпринимались отдельные попытки построения такого портрета. Наибольшее внимание личностным характеристикам авиационных специалистов (и преимущественно пилотов), влияющим на надежность и безопасность их профессиональной деятельности, уделено в исследованиях ученых-психологов (В.А. Пономаренко [1; 2], Д.В. Гандер, М.С. Алексеенко [3], А.Д. Артемов, Н.Д. Лысаков, Е.Н. Лысакова [4] и др.). С позиций криминологии и криминалистики особо следует отметить труды В.Е. Эминова [5–7], в том числе в соавторстве с Ю.М. Антоняном [8, с. 249–260], посвященные криминологическим исследованиям личности нарушителя правил безопасности и криминалистической характеристике происшествий на воздушном транспорте. Д.Н. Балашовым была предпринята, как представляется, весьма успешная попытка построения криминалистической характеристики преступных нарушений правил полетов или подготовки к ним в Вооруженных силах РФ, в качестве одного из элементов которой выступает личность преступника [9, с. 16–45]. Однако на сегодняшний день отсутствуют интегративные исследования, основанные на обобщении актуальных эмпирических данных, определяющие характерные свойства, качества личности нарушителя правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта. В то же время данные о типичном нарушителе правил безопасности по-

летов имеют важное значение для целей расследования и профилактики авиационных происшествий, поскольку преступление (в нашем случае неосторожное) — это, прежде всего, результат психической активности лица, и то, каким образом эта активность будет проявляться во внешней среде, зависит от характеристик данной личности.

Актуальность проблемы усиливается результатами анализа статистических сведений.

По данным, имеющимся в открытых источниках¹, за 2021 г. зарегистрировано 179 преступлений, уголовная ответственность за которые предусмотрена ст. 263 УК РФ (нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена). Несмотря на относительно небольшую долю таких преступлений в общем массиве преступности, количество их выросло на 41 %. Осуждено за совершение преступлений по ст. 263 УК РФ 49 чел. (на 33 % больше, чем в 2020 г.)².

В соответствии с отчетом Межгосударственного авиационного комитета (далее — МАК)³ на территории России в 2021 г. произошло 30 ави-

¹ Сводный отчет по России. Единый отчет о преступности // Отчет 1-ЕГС. Документ опубликован не был. Цит. по: [10, с. 21].

² Основные статистические показатели состояния судимости в России за 2003–2007 годы и 2008–2021 годы // Судебный департамент при Верховном Суде РФ. URL: <http://www.cdep.ru/index.php?id=79&item=2074>.

³ Отчеты о состоянии безопасности полетов // Межгосударственный авиационный комитет. URL: <http://mak-iac.org/rassledovaniya/bezopasnost-poletov>.

ационных происшествий, в том числе 18 авиакатастроф, унесших жизни 70 чел. За последние десять лет (2012–2021 гг.) не наблюдается тенденции к сокращению количества авиапроисшествий и тяжести их последствий, динамика носит волнообразный характер, в связи с чем обеспечение безопасности полетов в Российской Федерации вызывает настороженность. В интервью «Российской газете» генеральный директор Международного консультативно-аналитического агентства «Безопасность полетов» С. Мельниченко отметил, что «в прошлом году безопасность полетов в России стала худшей в мире. Абсолютно все катастрофы с воздушными судами, сертифицированными на перевозку 14 и более человек, в Европейском и Североатлантическом регионах ИКАО (Международной организации гражданской авиации. — А. М., Д. К.) произошли именно у нас в стране. Это 40 % от общего числа трагедий с человеческими жертвами» [11].

Как известно, повышение безопасности полетов в значительной степени зависит от знаний, генерируемых посредством сбора и анализа данных об авиационных происшествиях / инцидентах [12]. Результатом изучения причин происшествий на воздушном транспорте служит вывод о том, что в большинстве случаев они обусловлены ошибками (нарушениями) человека. Стабильно высокую роль человеческого фактора в происшествиях на воздушном транспорте ежегодно демонстрируют отчеты МАК. Так, по предварительной оценке, в 2021 г. причиной около 75 % авиационных происшествий явился человеческий фактор. На протяжении многих лет доля авиапроисшествий, обусловленных человеческим фактором (ошибками человека, прежде всего летного состава), составляет в среднем около 80 %⁴. Наиболее высокое значение этого показателя было отмечено в 2016 г. — 94 %⁵. Данный вывод подтверждается и в исследованиях зарубежных ученых [13–16].

Профессиональная деятельность авиационного специалиста, в первую очередь пилота, относится к числу эмоционально напряженных, ответственных и потенциально опасных видов трудовой деятельности и требует сочетания высоких интеллектуальных и физических качеств, профессионализма и надежности. Безусловно,

большинство авиаспециалистов отвечают предъявляемым требованиям. Но представляется важным как с теоретической, так и с практической точки зрения определить те личностные свойства и качества человека-оператора, которые приводят к нарушению правил безопасности при управлении воздушным судном, невозможности предотвращения общественно опасных последствий такого нарушения, а также те, которые имеют значение для целей расследования и профилактики авиационных происшествий.

Свойства и качества личности нарушителя правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта могут рассматриваться как центральное звено в механизме развития авиапроисшествия, основой которого является рассогласование безопасного функционирования системы «техника — оператор — среда». Поскольку рассматриваемый нами вид преступления, как и любой другой, — это проявление во внешней среде психической активности субъекта, от характеристик данного лица зависит конкретный способ преступления, а именно нарушение определенных правил безопасности, находящееся в причинно-следственной связи с общественно опасными последствиями.

Обращаясь к уголовно-правовой характеристике преступных нарушений правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, необходимо отметить, что субъект преступления в данном случае (по ст. 263 УК РФ) специальный [17, с. 623; 18, с. 49–52] — лицо, в силу выполняемой работы или занимаемой должности обязанное соблюдать эти правила, а также лицо, управляющее легким (сверхлегким) воздушным судном, не подпадающее под ранее указанные признаки. Как отмечается учеными-правоведами [18; 19], установление субъекта преступления по делам обозначенной категории может быть сопряжено с определенными затруднениями, в частности вызывает интерес тенденция «обезличивания» субъекта преступлений в сфере безопасности полетов и эксплуатации воздушного транспорта [19, с. 148], связанная с возложением ряда функций по управлению воздушным судном на бортовые автоматические системы.

Тем не менее на данный момент, исходя из уголовно-правовой характеристики и анализа судебно-следственной практики, субъекты рассматриваемого вида преступлений могут быть типизированы в зависимости от характера выполняемой ими работы или занимаемой должности следующим образом:

⁴ Иными причинами являются отказы / неисправности авиатехники и неблагоприятное внешнее воздействие.

⁵ Отчеты о состоянии безопасности полетов. URL: <http://mak-iac.org/rassledovaniya/bezopasnost-poletov>.

– члены летных экипажей — командиры воздушных судов (далее — КВС), вторые пилоты, бортинженеры, бортмеханики, штурманы (84 %);

– работники наземных служб, подготавливающие воздушное судно к полету и обеспечивающие его выполнение — работники инженерно-технической, метеорологической, аэродромной, медицинской и других служб (8 %);

– работники службы управления воздушным движением — руководители полетов, авиадиспетчеры (5 %);

– руководящий состав — руководители авиакомпаний, аэропортов (3 %) [20, с. 38].

Личность нарушителя правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта характеризуется совокупностью свойств, качеств, признаков и связей между ними, которые включают, прежде всего, биофизиологические и социально-демографические свойства и признаки (пол, возраст, состояние здоровья, свойства нервной системы, образование, уровень профессиональной подготовки и т.п.), а также социально-ролевые (учитывая, что летный экипаж — это специфический вид профессионального коллектива, для сплоченности и безопасной деятельности которого важны надежность и эмоциональная устойчивость его членов) и нравственно-психологические качества (в том числе социальные деформации, антиобщественные установки, мотивация деятельности и мотивы нарушения правил безопасности), обуславливающие или объясняющие нарушение указанных правил.

Как показало исследование материалов уголовных дел о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта⁶, в большинстве случаев субъектами рассматриваемого вида преступлений являются лица мужского пола (100 %) в возрасте старше 40 лет (81 %), соответствующие предъявляемым требованиям (78 %) и обладающие достаточным профессиональным опытом.

Эти выводы подтверждаются и результатами изучения окончательных отчетов МАК⁷: членами летных экипажей, под управлением которых воздушные суда чаще всего попадают

⁶ Изучены материалы 31 уголовного дела о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта.

⁷ Изучено 275 окончательных отчетов Межгосударственного авиационного комитета по результатам расследования авиационных происшествий, произошедших за 2012–2021 гг.

в авиационные происшествия, являются мужчины (более 99 %) старше 40 лет (74 %), из них 43 % — старше 50 лет. Проведенный анализ указывает, что практически все они на момент катастрофы или аварии имели необходимое образование (38 % получили среднее специальное образование, 37 % — высшее образование, 15 % прошли обучение на курсах подготовки частных пилотов, у 6 % отсутствовало необходимое образование); действующее свидетельство специалиста авиационного персонала имели 79 % (у 20 % свидетельство было недействительно, отсутствовало на момент авиапроисшествия или было выдано необоснованно, в отношении 1 % не удалось установить); заключение о прохождении врачебно-летной экспертной комиссии (далее — ВЛЭК) было у 80 % специалистов (заключение было недействительным в 17 % случаев, в том числе по причине нарушения сроков прохождения периодического медицинского осмотра, было сфальсифицировано или отсутствовало на момент авиапроисшествия, в отношении 3 % сведения отсутствуют).

Несомненно, что среди рассматриваемой категории правонарушителей значительную долю составляют такие лица, для которых социальные деформации, а тем более криминальные установки, не являются характерными [8, с. 249]. Как свидетельствует изучение материалов уголовных дел, лица, нарушившие правила безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, прежде не имели судимости. Кроме того, проведенное нами исследование Окончательных отчетов МАК по результатам расследования авиационных происшествий показало, что 77 % членов летных экипажей не имели в прошлом авиационных происшествий или инцидентов (в отношении 19 % указанные сведения отсутствуют). Подавляющее большинство специалистов авиационного персонала (75 %) в момент авиапроисшествия не находились в состоянии алкогольного или наркотического опьянения (лишь у 7 % установлено состояние алкогольного опьянения, у менее 1 % — состояние алкогольного и наркотического опьянения, в остальных случаях достоверные сведения отсутствуют).

Таким образом, обобщенно личность нарушителя правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта выглядит следующим образом: мужчина старше 40 лет со средним специальным или высшим образованием, годный по состоянию здоровья к выпол-

нению данного вида работ, имеющий действующее свидетельство специалиста авиационного персонала, в прошлом не судимый и не попадавший в авиационные происшествия.

Как правило, это достаточно опытные пилоты, добросовестно выполняющие свои профессиональные обязанности. Но в определенной ситуации они принимают неверное решение, совершают ошибочные действия, которые могут быть вызваны неправильно сформированными навыками, утомлением, рассеянностью внимания, растерянностью, повышенным уровнем тревожности, пониженным уровнем помехоустойчивости и т.д. В этом контексте интересна гипотеза, высказанная Ю.М. Антоняном и В.Е. Эминовым, в соответствии с которой «наличие такой черты, как тревожность (пик по шкале 7 — речь идет о шкале ММИЛ (Методика многостороннего исследования личности. — А. М., Д. К.), даже в скрытом виде, может способствовать принятию объективно неправильных решений в экстремальных ситуациях» [8, с. 247]. Эта гипотеза подтверждается исследованиями летного состава Военно-воздушных сил Л.Н. Собчик, в соответствии с которыми тревожность сопровождается пониженной помехоустойчивостью и хаотичным поведением в экстремальных условиях. Ю.М. Антонян и В.Е. Эминов предлагают задуматься над тем, чтобы не допускать к управлению техникой лиц, имеющих высокие показатели по шкале 7 [там же, с. 248–249].

Примером сочетания сразу нескольких неблагоприятных факторов является авиационное происшествие с самолетом Boeing-737, произошедшее 19 марта 2016 г. в аэропорту Ростова-на-Дону, в котором погибли 62 чел. Катастрофа произошла при выполнении ухода на второй круг из-за неверной конфигурации и ошибок в пилотировании. В числе способствующих крушению воздушного судна факторов в Окончательном отчете МАК указываются:

— *психологическая неготовность КВС* к выполнению ухода на второй круг из-за наличия у него доминантной установки о производстве посадки именно на аэродроме назначения, обусловленной озабоченностью возможного выхода за ограничения по рабочему времени и соответствующими рекомендациями авиакомпании;

— *психологический ступор и психологическая «растерянность» КВС* в совокупности привели к невозможности своевременного изменения образа полета с «заход с посадкой» на «уход

на второй круг», полной потере им ориентировки в пространстве, утрате лидирующего положения в экипаже, что не позволило отреагировать на правильные подсказки второго пилота;

— возможная *«операционная» усталость* экипажа (к моменту катастрофы экипаж находился в воздухе шесть часов, из них два часа в напряженной рабочей обстановке, связанной с необходимостью принимать нестандартные решения, при этом катастрофа произошла в самое *неблагоприятное время с точки зрения биоритмов*) [21] и др.⁸

Безусловно, надежность и безопасность профессиональной деятельности пилотов гражданской авиации в значительной степени обуславливается системой психологических (психофизиологических, индивидуально- и социально-психологических) факторов, среди которых важное значение имеют интеллектуальные качества, мотивационные (в частности, мотивация готовности к риску) и регуляторные (нервно-психическая устойчивость, помехоустойчивость, бдительность) факторы. Некоторые из указанных качеств / факторов (в том числе показатели оперативной и кратковременной памяти, объема и устойчивости внимания, логичности и аналитичности мышления, способность ориентироваться в пространстве, уровень интеллектуального развития и стрессоустойчивость [22]) проверяются при прохождении ВЛЭК и, как правило, находятся в рамках от «среднего» до «высокого». Но в ряде случаев (вероятно, в результате недостаточного контроля со стороны авиакомпании и/или ВЛЭК) происходят авиационные происшествия, вызванные несоответствием перечисленных качеств авиационных специалистов требованиям безопасности полетов.

В каждом подобном случае, когда возникают предположения о том, что лицо, причастное к произошедшему авиационному происшествию, не могло предотвратить его общественно опасные последствия в силу несоответствия своих психологических качеств требованиям экстремальных условий или нервно-психических перегрузок (которые, разумеется, характерны для аварийной ситуации в полете), требуется назначение и про-

⁸ Окончательный отчет по результатам расследования авиационного происшествия с самолетом Boeing 737-8KN, произошедшего 19 марта 2016 г. в аэропорту Ростова-на-Дону : расследование авиац. происшествий на воздуш. транспорте // Межгосударственный авиационный комитет. URL: https://mak-iac.org/upload/iblock/ab7/report_a6-fdn_rus.pdf.

ведение судебно-психологической экспертизы. Это необходимо прежде всего в целях повышения качества предварительного расследования, недопущения объективного вменения⁹, верной квалификации общественно опасного деяния и индивидуализации наказания.

В то же время изучение уголовных дел, отчетов МАК и специальной литературы [5, с. 47; 23, с. 340] свидетельствует о наличии категории авиационных специалистов (в том числе КВС, вторых пилотов), допустивших нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, которым присуща та или иная степень антиобщественной направленности. Для такого типа нарушителей характерны пренебрежительное отношение к правилам безопасности; недооценка опасности; излишняя самоуверенность; легкомыслие; эгоизм; нечестность; правовой нигилизм; недостаточная профессиональная подготовка; отсутствие необходимого опыта и практических навыков; недостаточная требовательность к себе и подчиненным; импульсивность и конфликтность. Зачастую лица, обладающие названными качествами и характеристиками, нарушают правила безопасности умышленно, имея убежденность, что их действия не приведут к авиационному происшествию и наступлению вредных последствий (отношение к общественно опасным последствиям проявляется в виде небрежности), или же самонадеянно рассчитывая предотвратить такие последствия, полагаясь на свое «летное мастерство» или опираясь на прежний опыт благополучного исхода при подобных обстоятельствах (отношение к общественно опасным последствиям проявляется в виде легкомыслия).

К примеру, причиной происшествия с вертолетом Ми-8Т 12 августа 2021 г. в акватории оз. Курильское, в районе кордона «Озерный» (Камчатский край), в результате которого погибли 8 чел. (в том числе и КВС), явилось принятие КВС своевременного решения о полете на запасной аэродром в метеоусловиях, не соответствующих правилам визуальных полетов и уровню подготовки экипажа, что привело к неконтролируемому снижению и столкновению

воздушного судна с водной поверхностью. Способствующими факторами произошедшей катастрофы стали *психологические особенности личности КВС, связанные со снижением, вероятно возрастным, логичности и аналитичности мышления до уровня ниже среднего, а также с чрезмерной склонностью к риску и импульсивностью, с пренебрежением и недооценкой опасности, что, в том числе, не позволило ему извлечь требуемые уроки после схожего авиационного происшествия в прошлом*¹⁰.

Следует отметить важность учета мотивационных факторов (мотивация к профессиональной деятельности, готовность к риску или мотивация к избеганию неудач, мотивы нарушения правил безопасности) при определении типичных характеристик личности нарушителя правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта. В частности, готовность к риску, сочетающаяся с низкой мотивацией к избеганию неудач (защите), входит в основное ядро летных способностей [1, с. 75], однако, как в том числе видно из приведенного примера, чрезмерная склонность к риску в совокупности с другими неблагоприятными качествами личности может способствовать нарушению правил безопасности.

Рассматривая мотивы нарушения правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, согласимся с Г.Г. Непениным в том, что применительно к ст. 263 УК РФ некорректно говорить о мотиве преступления, поскольку в момент его совершения мотивация субъекта не охватывает общественно опасные последствия [24, с. 39]. Более правильно в таком случае говорить о мотиве преступного поведения нарушителя правил безопасности, а точнее, о мотиве самих нарушений правил безопасности, которые нередко носят умышленный характер.

В материалах уголовных дел анализируемой категории, а также отчетах МАК далеко не всегда отражаются мотивы умышленных нарушений правил безопасности полетов. Тем не менее имеющиеся в специальной литературе сведения и проведенные нами исследования позволяют сформулировать ряд умозаключений.

⁹ В соответствии с ч. 2 ст. 28 УК РФ 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».

¹⁰ Окончательный отчет по результатам расследования авиационного происшествия с вертолетом Ми-8Т RA-24744, произошедшего 12 августа 2021 г. в акватории оз. Курильское, в районе кордона «Озерный» (Камчатский край) : расследование авиац. происшествий на воздуш. транспорте // Межгосударственный авиационный комитет. URL: https://mak-iac.org/upload/iblock/de5/report_ra-24744.pdf.

Так, согласно мнению экспертов-психологов¹¹, при выполнении любого полетного задания возможно возникновение противоречия между эффективностью полета, т.е. достижением поставленной цели, и его безопасностью. Нередко для пилотов приоритетное значение приобретает первое. Примерами такого противоречия могут служить стремление перевыполнить объем работ и, соответственно, преднамеренный перегруз воздушного судна, превышение установленного количества и дальности рейсов, а также выполнение полета при неблагоприятных метеорологических условиях. В подобных ситуациях ошибочное решение человека-оператора может быть вызвано различными факторами. В частности, выделяют такие феномены, как «гипноз цели»; срабатывание в сознании пилота защитного механизма «трагедия возможна, но со мной не произойдет»; «привыкание к опасности» и др. [20, с. 41].

А.А. Польский объясняет достаточно мягкое восприятие авиационными специалистами возникшего противоречия тем, что вероятность летного происшествия для конкретного полета относительно незначительна и не воспринимается экипажем как реальная угроза [25].

Однако каким бы из факторов не было вызвано неэффективное, ошибочное решение пилота, в экстремальной ситуации он руководствуется не ценностью жизни и безопасности, а мотивом достижения поставленной производственной цели.

Обозначенную гипотезу в какой-то степени подтверждают результаты проведенного нами исследования¹², особенностью которого явилось то, что в нем приняли участие как действующие пилоты гражданской авиации (командиры воздушных судов, вторые пилоты, частные пилоты) в возрасте от 22 до 56 лет — 23 чел., так и кандидаты для обучения по специальности «Пилот» в возрасте от 17 до 29 лет — 12 чел.

Мы попросили респондентов ответить на вопрос: «Что для Вас полет?» В результате действующие пилоты и кандидаты для обучения дали совершенно различные ответы, сравнение

которых, на наш взгляд, позволяет сформировать определенное представление о мотивационном факторе как одной из детерминант безопасности профессиональной деятельности пилотов.

Ответы кандидатов для обучения свидетельствуют о воодушевлении профессией пилота, указывают на ее романтизацию и высокую мотивацию к летному труду. Характерными ассоциациями с полетом у данной категории респондентов были: радость, счастье, жизнь, свобода, легкость, удовлетворенность, приключение, яркие эмоции, ответственность, сосредоточенность. Например: «Полет — это жизнь, свобода и цель»; «Счастье, авантюризм, приключение, жизнь, яркие эмоции»; «Полет — это свобода, которой нельзя в полной мере достичь, находясь на земле...»; «Чувство, что я нахожусь на своем месте в жизни...»; «Возможность отдохнуть, ведь когда ты в небе, есть только ты и самолет»; «...Полет — это самое главное стремление в моей жизни».

Действующие пилоты не отличались многословностью. Наиболее часто на поставленный вопрос они отвечали кратко — «работа» (11 пилотов из 23), в редких случаях добавляя эпитеты «любимая» или «ответственная». Также присутствуют достаточно формальные высказывания, в общих чертах заключающиеся в том, что полет — это «перемещение воздушного судна из точки А в точку Б в воздухе» (близкие по смыслу ответы дали 3 пилота из 23); «обеспечение безопасности экипажа и пассажиров»; «взаимодействие экипажа, начиная от предполетной подготовки и до выполнения посадки». Только в единичных анкетах можно встретить более восторженные и одухотворенные формулировки: исполнение мечты; наслаждение красотами; красивые виды; неопределимое чувство; радость; романтика; позитив; адреналин.

В какой же момент полет, как главное стремление в жизни абитуриента, будущего специалиста, восторженность, чувство радости, счастья и свободы, сменяется лаконичным «работа»? И может ли это повлиять на безопасность деятельности пилота? Вероятно, да.

Как представляется, у большинства пилотов присутствует сугубо профессиональная, производственная трактовка вопроса, отсутствует попытка надпрофессионального, сущностного описания такой важной для каждого летчика категории, как полет [1, с. 260]. И, возможно, в таком отношении к полету кроется решение

¹¹ Уголовное дело № 660221 по факту произошедшей 1 июля 2016 г. катастрофы самолета Ил-76ТД, бортовой номер RA-76840, ФГБУ «Аварийно-спасательная компания МЧС России» // Восточно-Сибирское следственное управление на транспорте Следственного комитета Российской Федерации, 2017.

¹² Исследование проводилось на базе врачебно-летной экспертной комиссии медико-санитарной части АО «Международный аэропорт Иркутск» [26, с. 38–40].

вопроса, почему в экстремальной ситуации пилоты зачастую руководствуются не ценностью жизни и безопасности, а мотивом достижения поставленной цели, т.е. если полет — это только работа, то главное — достичь цель, которую поставил работодатель (заказчик), эффективно (с наименьшими затратами временных и материальных ресурсов) выполнить полетное задание.

Так, причиной авиакатастрофы с вертолетом Ми-8АМТ 14 февраля 2020 г. явилось принятие КВС решения о производстве посадки на аэродром Сабетта в неблагоприятных метеоусловиях, что привело к столкновению воздушного судна с земной поверхностью. Способствующими факторами, в числе прочих, были недостаточный уровень подготовки, а также *психологическая доминанта у экипажа о производстве посадки именно на данный аэродром, сформировавшаяся из-за задержки рейса на двое суток и «неформальных» отношений с представителями заказчика, находившимися на борту*¹³.

Мотивы нарушения правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, связанные с переоценкой значимости эффективности полета по сравнению с его безопасностью, можно отнести к группе мотивов, вызванных ложно понятыми производственными интересами, стремлением повысить производительность труда, скорость выполнения поставленной задачи за счет сокращения материальных и временных ресурсов на осуществление мероприятий по обеспечению безопасного функционирования техники. Некоторыми учеными аналогичные мотивы не связываются с антисоциальными установками субъекта преступления, а даже относятся к категории «извинительных» мотивов [27, с. 29; 28, с. 17]. Однако, как представляется, нет оснований признавать такие мотивы социально извинительными, поскольку, определяя эффективность своей профессиональной деятельности в качестве приоритета, «оправдывающего» нарушение правил безопасности, авиационные специалисты подвергают риску не только свою жизнь, но и доверенные им жизни и здоровье пассажиров.

¹³ Окончательный отчет по результатам расследования авиационного происшествия с вертолетом Ми-8АМТ RA-24636, произошедшего 14 февраля 2020 г. в районе аэропорта Сабетта (Ямало-Ненецкий АО) : расследование авиац. происшествий на воздуш. транспорте // Межгосударственный авиационный комитет. URL: file:///C:/Users/user/Downloads/report_ra-24636%20(1).pdf.

Безусловно, мотив нарушения правил безопасности полетов, вызванный ложно понятыми производственными интересами, не является единственным. Ю.М. Антоняном и В.Е. Эминовым предлагается достаточно развернутая классификация типичных мотивов умышленных нарушений правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, среди которых также выделяются:

- эгоистические мотивы, связанные с достижением сугубо личных целей (самовольная эксплуатация авиационной техники, отклонение от заданных маршрутов по личным нуждам, желание упростить, облегчить свои профессиональные обязанности, избежать «лишней», по мнению субъекта, работы);

- стремление скрыть другие нарушения, допущенные по небрежности;

- мотивы, продиктованные правовым нигилизмом в чистом виде, без ложно понимаемых производственных интересов или какой-либо личной заинтересованности;

- мотивы, обусловленные конформностью, коммуникативностью поведения (когда, например, член экипажа нарушает правила совместно с КВС, подчиняясь его авторитету) [8, с. 257–260].

Таким образом, проведенное исследование позволяет прийти к следующим выводам:

1. Типичным нарушителем правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта является мужчина, имеющий необходимое образование, действующее свидетельство авиационного специалиста и заключение о прохождении врачебно-лётной экспертной комиссии. Как правило, это достаточно опытный пилот, не допускавший ранее нарушений правил безопасности, в целом не имеющий антисоциальных установок, но в силу ряда факторов, зачастую психологического характера, не справившийся с усложненными условиями полета, принявший ошибочное решение / проявивший ошибочную реакцию на особенности конкретной экстремальной ситуации, результатом чего стало авиационное происшествие. Установление личностных особенностей, приведших к такому неверному решению или ошибочной реакции, их роли в механизме авиационного происшествия требует проведения судебно-психологической экспертизы.

2. Встречается категория авиационных специалистов, умышленно нарушающих правила безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта (в частности, в результате

пренебрежительного отношения к таким правилам, недооценки опасности, излишней самоуверенности, чрезмерного стремления к риску и др.). Мотивы умышленных нарушений могут свидетельствовать об антиобщественной установке субъектов преступления. В подобных случаях специалисты (чаще всего это члены летных экипажей, а именно — пилоты) не предвидят возможность наступления общественно опасных последствий своих действий (бездействия) (неосторожная форма вины проявляется в виде небрежности) либо предполагают, что опасные

последствия смогут быть предотвращены благодаря их «летному мастерству», профессиональному опыту (неосторожная форма вины проявляется в виде легкомыслия).

3. Изучение мотивов умышленных нарушений правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта при неосторожном отношении к последствиям свидетельствует о наличии потребности в проведении мероприятий, направленных на формирование и коррекцию мотивационной сферы авиационных специалистов, прежде всего пилотов гражданской авиации.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Пономаренко В.А. Психология авиации. В 2 т. Т. 1 / В.А. Пономаренко ; под ред. А.Н. Разумова. — Москва : РИОР, 2015. — 400 с.
2. Пономаренко В.А. Психология авиации. В 2 т. Т. 2 / В.А. Пономаренко ; под ред. А.Н. Разумова. — Москва : РИОР, 2015. — 304 с.
3. Гандер Д.В. Личностный потенциал летчика: от теории к практике / Д.В. Гандер, М.С. Алексеев. — Москва : Изд-во СГУ, 2012. — 157 с. — EDN TLYKFZ.
4. Артемов А.Д. Человеческий фактор в эксплуатации авиационной техники / А.Д. Артемов, Н.Д. Лысаков, Е.Н. Лысакова. — Москва : Московский авиационный институт, 2018. — 156 с. — EDN YRYVRZ.
5. Эминов В.Е. Криминалистическая характеристика преступных нарушений правил безопасности полетов и эксплуатации воздушного транспорта / В.Е. Эминов // Актуальные проблемы раскрытия преступлений : сб. науч. тр. — Москва, 1985. — С. 39–50.
6. Эминов В.Е. Особенности роли личности в механизме преступных нарушений правил безопасности полетов / В.Е. Эминов // Личность преступников и индивидуальное воздействие на них : сб. науч. тр. — Москва, 1989. — С. 38–45.
7. Эминов В.Е. Причины и предупреждение транспортных происшествий / В.Е. Эминов. — EDN TYQGOZ // Российский криминологический взгляд. — 2013. — № 3. — С. 304–311.
8. Антонян Ю.М. Личность преступника. Криминологическое исследование / Ю.М. Антонян, В.Е. Эминов. — Москва : Норма, 2015. — 368 с.
9. Балашов Д.Н. Методика расследования преступных нарушений правил полетов или подготовки к ним в Вооруженных силах РФ : дис. ... канд. юрид. наук : 20.02.03 / Д.Н. Балашов. — Москва, 2000. — 218 с.
10. Диканова Т.А. О состоянии преступности на транспорте и факторах, способствующих ей / Т.А. Диканова, Т.Ю. Изгагина. — DOI 10.18572/1812-3937-2022-2-20-24. — EDN IHUEZQ // Транспортное право. — 2022. — № 2. — С. 20–24.
11. Ячменникова Н. Когда перестанут падать самолеты / Н. Ячменникова // Российская газета. — URL: <https://rg.ru/2022/01/05/pochemu-padaet-samolety-v-rossii-glavnye-prichiny.html>.
12. Balcerzak T. An examination of aviation accidents in the context of a conflict of interests between law enforcement, insurers, commissions for aircraft accident investigations and other entities / T. Balcerzak // Scientific Journal of Silesian University of Technology. Series Transport. — 2017. — Vol. 95. — P. 5–17.
13. Pramono A. Civil Aviation Occurrences in Indonesia / A. Pramono, J.H. Middleton, C. Caponecchia // Journal of Advanced Transportation. — 2020. — P. 1–17.
14. Chute R.D. Cockpit-cabin communication: I. A tale of two cultures / R.D. Chute, E.L. Weiner // The International Journal of Aviation Psychology. — 1995. — Vol. 5, no. 3. — P. 257–276.
15. Kolander C.K. Flight and cabin crew teamwork: improving safety in aviation / C.K. Kolander // Crew resource management / ed. B.G. Kanki, J. Anca, T.R. Chidester. — London, 2019. — P. 407–420.
16. Oster C. Analyzing aviation safety: Problems, challenges, opportunities / C. Oster, J. Strong, C.K. Zorn // Research in transportation economics. — 2013. — Vol. 43, № 1. — P. 148–164.
17. Семенов К.П. Глава 14. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта / К.П. Семенов. — EDN ECBQQW // Уголовное право. Особенная часть. — Санкт-Петербург : Р-КОПИ, 2020. — С. 612–638.
18. Коробеев А.И. Транспортные преступления: исправление ошибок или движение по кругу? / А.И. Коробеев, А.И. Чучаев. — EDN LKKKGO // Уголовное право. — 2019. — № 5. — С. 48–58.
19. Трофимов С.В. Уголовно-правовые аспекты ответственности за преступления в сфере безопасности полетов и эксплуатации воздушного транспорта : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08 / С.В. Трофимов. — Иркутск, 2002. — 164 с.
20. 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 : 12.00.12 / А.А. Митрофанова. — Иркутск, 2017. — 309 с.
21. Митрофанова А.А. К вопросу о перспективах использования специальных знаний в области хронобиологии при расследовании нарушений правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта / А.А. Митрофанова. — EDN XSKHQL // Криминалистика: вчера, сегодня, завтра. — 2018. — № 2. — С. 48–54.
22. Kilic B. Stress among ab-initio pilots: A model of contributing factors by AHP / B. Kilic, C. Ucler // Journal of Air Transport Management. — 2019. — Vol. 80. — URL: [10.1016/j.jairtraman.2019.101706](https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2019.101706).

23. Криминалистическое обеспечение предварительного расследования : учеб. пособие / под ред. В.А. Образцова. — Москва : Высш. шк., 1992. — 351 с.
24. Непеин Г.Г. Криминалистический анализ личности нарушителя правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, повлекшего катастрофу / Г.Г. Непеин. — EDN UPERMR // Санкт-Петербургская школа криминалистики : материалы ежегод. криминал. форума, Санкт-Петербург, 25 окт. 2019 г. / под ред. А.А. Сапожкова. — Санкт-Петербург, 2019. — С. 34–42.
25. Польский А.А. Человеческий фактор и безопасность полетов / А.А. Польский. — EDN LGLASX // Человеческий фактор: проблемы психологии и эргономики. — 2007. — № 1. — С. 15–24.
26. Митрофанова А.А. Психологические факторы безопасности профессиональной деятельности пилота гражданской авиации : магист. дис. / А.А. Митрофанова. — Иркутск, 2021. — 88 с.
27. Нуртаев Р.Т. Преступная неосторожность: социологические и уголовно-правовые проблемы : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.08 / Р.Т. Нуртаев. — Алматы, 1993. — 37 с.
28. Захарчук С.И. Неосторожные преступления со специальным субъектом: уголовно-правовое и криминологическое исследование : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08 / С.И. Захарчук. — Москва, 2007. — 28 с.

REFERENCES

1. Ponomarenko V.A., Razumov A.N. (ed.). *Psychology of Aviation*. Moscow, RIOR Publ., 2015. Vol. 1. 400 p.
2. Ponomarenko V.A., Razumov A.N. (ed.). *Psychology of Aviation*. Moscow, RIOR Publ., 2015. Vol. 2. 304 p.
3. Gander D.V., Alekseenko M.S. *Personal Potential of a Pilot: from Theory to Practice*. Moscow, SGU Publ., 2012. 157 p. EDN: TLYKFZ.
4. Artemov A.D., Lysakov N.D., Lysakova E.N. *Human Factor in the Operation of Aviation Technology*. Moscow, Moskovskii Aviatsonnyi Institut Publ., 2018. 156 p. EDN: YRYVRZ.
5. Eminov V.E. Criminalistic Characteristics of Criminal Violations of Flight Safety and Air Transport Operation Rules. *Topical Problems of Solving Crimes. Collected Papers*. Moscow, 1985, pp. 39–50. (In Russian).
6. Eminov V.E. Specific Features of the Role of a Personality in the Mechanism of Criminal Violation of Flight Safety Rules. *The Personality of Criminals and Individual Impact on them. Collected Papers*. Moscow, 1989, pp. 38–45. (In Russian).
7. Eminov V.E. Causes and Prevention of Traffic Accidents. *Rossiiskii kriminologicheskii vzglyad = Russian Criminological Outlook*, 2013, no. 3, pp. 304–311. EDN: TYQGOZ.
8. Antonyan Yu.M., Eminov V.E. *The Personality of the Criminal. A Criminological-psychological Study*. Moscow, Norma Publ., 2015. 368 p.
9. Balashov D.N. *The Methodology of Investigating Criminal Violations of the Flight Rules and Flight Preparation Procedures in the Armed Forces of the Russian Federation. Cand. Diss.* Moscow, 2000. 218 p.
10. Yachmennikova N. When the Planes Stop Falling down. *Rossiiskaya Gazeta*. Available at: <https://rg.ru/2022/01/05/pochemu-padauiut-samolety-v-rossii-glavnye-prichiny.html>. (In Russian).
11. Dikanova T.A., Izgagina T.Yu. On the Status and Factors Facilitating Transport Crime. *Transportnoe pravo = Transportation Law*, 2022, no. 2, pp. 20–24. (In Russian). EDN: IHUEZQ. DOI: 10.18572/1812-3937-2022-2-20-24.
12. Balcerzak T. An Examination of Aviation Accidents in the Context of a Conflict of Interests between Law Enforcement, Insurers, Commissions for Aircraft Accident Investigations and Other Entities. *Scientific Journal of Silesian University of Technology. Series Transport*, 2017, vol. 95, pp. 5–17.
13. Pramono A., Middleton J.H., Caponecchia C. Civil Aviation Occurrences in Indonesia. *Journal of Advanced Transportation*, 2020, pp. 1–17.
14. Chute R.D., Weiner E.L. Cockpit-cabin Communication: I. A Tale of Two Cultures. *The International Journal of Aviation Psychology*, 1995, vol. 5, no. 3, pp. 257–276.
15. Kolander C.K. Flight and Cabin Crew Teamwork: Improving Safety in Aviation. In Kanki B.G., Anca J., Chidester T.R. (eds.). *Crew Resource Management*. London, 2019, pp. 407–420.
16. Oster C., Strong J., Zorn C.K. Analyzing Aviation Safety: Problems, Challenges, Opportunities. *Research in Transportation Economics*, 2013, vol. 43, no. 1, pp. 148–164.
17. Semenov K.P. Chapter 14. Crimes against the safety of traffic and transport operations. *Criminal Law. General Part*, Saint Petersburg, R-KOPI Publ., 2020. pp. 612–638. EDN: ECBQQW.
18. Korobeev A.I., Chuchayev A.I. Transport Crimes: Correction of Mistakes or Movement in a Circle? *Ugolovnoe pravo = Criminal Law*, 2019, no. 5, pp. 48–58. (In Russian). EDN: LKKKGO.
19. Trofimov S.V. *Criminal law aspects of liability for crimes in the sphere of the safety of fights and operation of air transport. Cand. Diss.* Irkutsk, 2002. 164 p.
20. Mitrofanova A.A. *Criminalistic support for the initial stage of investigating the violations of the security rules for air traffic and air transport operation (Art. 263 of the CC of the RF): topical problems of theory and practice. Cand. Diss.* Irkutsk, 2017. 309 p.
21. Mitrofanova A.A. To the Issues about the Use of Special Knowledge in the Field of Chronobiology in Investigation of Violations of the Safety Rules for the Traffic and Operation of Air Transport. *Kriminalistika: vchera, segodnya, zavtra = Criminalistics: Yesterday, Today, Tomorrow*, 2018, no. 2, pp. 48–54. (In Russian). EDN: XSKHQL.
22. Kilic B., Ucler C. Stress among ab-initio pilots: A model of contributing factors by AHP. *Journal of Air Transport Management*, 2019, vol. 80. URL: [10.1016/j.jairtraman.2019.101706](https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2019.101706).
23. Obratsov V.A. (ed.). *Criminalistic Support of the Preliminary Investigation*. Moscow, Vysshaya Shkola Publ., 1992. 351 p.
24. Nepein G.G. Criminal Analysis of the Identity of the Violator of Traffic Safety Rules and Operation of Air Transport Resulting in a Crash. *Saint Petersburg School of Criminalistics. Materials of an Annual Criminalistic Forum, Saint Petersburg, October 25, 2019*. Saint Petersburg, 2019, pp. 34–42. (In Russian). EDN: UPERMR.

25. Polskii A.A. The Human Factor and the Security of Flights. *Chelovecheskii faktor: problemy psikhologii i ergonomiki = Human Factor: Problems of Psychology and Ergonomics*, 2007, no. 1, pp. 15–24. (In Russian). EDN: LGLASX.
26. Mitrofanova A.A. *Psychological factors of the security of professional activities of a civil aviation pilot. Master Diss.* Irkutsk, 2021. 88 p.
27. Nurtaev R.T. *Criminal negligence: sociological and criminal law problems. Cand. Diss. Thesis.* Almaty, 1993. 37 p.
28. Zakharchuk S.I. *Negligent crimes with a special subject: criminal law and criminological study. Cand. Diss. Thesis.* Moscow, 2007. 28 p.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

Митрофанова Алёна Андреевна — доцент кафедры уголовно-процессуального права и криминалистики Восточно-Сибирского филиала Российского государственного университета правосудия, кандидат юридических наук, г. Иркутск, Российская Федерация; e-mail: alena_mitrofanova@bk.ru.

Кузаков Дмитрий Вадимович — ведущий консультант отдела систематизации законодательства, статистики и обобщения судебной практики Иркутского областного суда, г. Иркутск, Российская Федерация; e-mail: d_kuzakov@inbox.ru.

ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ

Митрофанова А.А. Личность нарушителя правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта: интегративный портрет / А.А. Митрофанова, Д.В. Кузаков. — DOI 10.17150/2500-4255.2022.16(6).689-699. — EDN UZDJWQ // Всероссийский криминологический журнал. — 2022. — Т. 16, № 6. — С. 689–699.

INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Mitrofanova, Alyona A. — Ass. Professor, Chair of Criminal Procedure Law and Criminalistics, Eastern Siberian Branch of the Russian State University of Justice, Ph.D. in Law, Irkutsk, the Russian Federation; e-mail: alena_mitrofanova@bk.ru.

Kuzakov, Dmitry V. — Leading Consultant, Department of Systematizing Legislation, Statistics and Generalizing Court Practice, Irkutsk Regional Court, Irkutsk, the Russian Federation; e-mail: d_kuzakov@inbox.ru.

FOR CITATION

Mitrofanova A.A., Kuzakov D.V. The Personality of the Violator of Air Traffic and Air Transport Operations' Safety Rules: an Integrated Portrait. *Vserossiiskii kriminologicheskii zhurnal = Russian Journal of Criminology*, 2022, vol. 16, no. 6, pp. 689–699. (In Russian). EDN: UZDJWQ. DOI: 10.17150/2500-4255.2022.16(6).689-699.