

УДК 343.34

DOI: 10.18384/2310-6794-2021-2-104-115

ПТИЦЫ КАК УГРОЗА ДЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЁТОВ

Маликов С. В.^{1,2}, Чучаев А. И.¹¹Московский государственный юридический университет имени О. Е. Кутафина
125993, г. Москва, ул. Садовая-Кудринская, д. 9, Российская Федерация²Институт законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации

117218, г. Москва, ул. Большая Черемушкинская, д. 34, Российская Федерация

Аннотация

Цель. Впервые в криминологической и уголовно-правовой литературе раскрываются содержание и роль орнитологической безопасности полётов в безаварийном функционировании воздушного транспорта, в т. ч. беспилотных транспортных средств.

Процедура и методы. Используются инженерно-технический и юридико-догматический методы.

Результаты. Дана характеристика столкновений птиц с воздушными судами и ущерба, причиняемого подобного рода инцидентами. Приведена уголовно-правовая оценка рассматриваемых нарушений, допускаемых: а) работниками транспорта, на которых в силу выполняемой работы или занимаемой должности возложены обязанности по обеспечению орнитологической безопасности; б) лицами, не являющимися указанными работниками транспорта; в) лицами, пилотирующими лёгкие (сверхлёгкие) воздушные суда.

Теоретическая и/или практическая значимость. Выработаны рекомендации по суброгации уголовно-правовой нормы, сформулированной в ст. 268 УК РФ.

Ключевые слова: гражданская авиация, безопасность полётов, орнитологическая безопасность, столкновения с птицами, механизм происшествия, работник транспорта, беспилотное транспортное средство

Благодарности: Исследование выполнено при финансовой поддержке РФФИ в рамках научного проекта № 18-29-16162.

BIRDS AS A THREAT TO FLIGHT SAFETY

S. Malikov^{1,2}, A. Chuchaev¹¹Kutafin Moscow State Law University

9, Sadovaya-Kudrunskaya ul., Moscow, 125993, Russian Federation

²The Institute of Legislation and Comparative Law under the Government of the Russian Federation

34, B. Cheremushkinskaya ul., Moscow, 117218, Russian Federation

Abstract

Aim. For the first time in the criminological and criminal law literature, the content and role of ornithological flight safety in the accident-free functioning of air transport, including unmanned vehicles, is revealed.

Methodology. Engineering-technical and legal-dogmatic methods were used.

Results. The characteristics of bird collisions with aircraft and the damage caused by such incidents are given. The article provides a criminal-legal assessment of the violations under consideration committed by: a) transport workers who, by virtue of their work or position, are entrusted with the duties of ensuring ornithological safety; b) persons who are not specified transport workers; c) persons piloting light (ultralight) aircraft.

Research implications. Recommendations on subrogation of the criminal law norm formulated in Article 268 of the Criminal Code of the Russian Federation are developed.

© СС ВУ Маликов С. В., Чучаев А. И., 2021.

Keywords: civil aviation; flight safety; ornithological safety; collisions with birds; accident mechanism; transport worker; unmanned vehicle.

Acknowledgment: The reported study was funded by RFBR according to the research project № 18-29-16162.

Введение

Согласно данным Росавиации, за последние годы отмечается рост числа столкновений воздушных судов с птицами (рис. 1).

В результате таких происшествий на территории РФ произошла 1 катастрофа, 395 авиационных инцидентов с самолётами и 14 – с вертолётами. За пределами России по этим причинам зафиксировано 96 инцидентов. В 38 случаях установить место столкновения воздушного судна с птицей не представилось возможным. Тенденция изменения относительных показателей безопасности полётов также указывает на рост степени влияния на безопасность полётов случаев столкновения самолётов с птицами¹. Пиковые ситуации, как правило, имеют место в весенне-летний период эксплуатации воздушных судов, особенно в июне–августе, на которые приходится до 150–180 случаев столкновений² (рис. 2).

Так, самолёт А321 выполнял рейс из Жуковского в Симферополь. Инцидент случился на взлёте. После отрыва от взлётно-посадочной полосы самолёт столкнулся со стаей чаек. Попавшие в двигатели птицы нарушили их работу, в результате лайнер совершил жёсткую посадку в поле (Раменский район Московской обл.). Все пассажиры (226 чел.) и члены экипажа (7 чел.) были эвакуированы³.

¹ См.: Письмо Росавиации от 18.09.2015 «Информация по безопасности полётов № 19».

² См.: Письмо Росавиации от 28.05.2019 «Информация по безопасности полётов № 8».

³ См.: Гайва Е. Нерадько: Необходимы дополнительные меры по защите полётов от птиц // Российская газета. 2019. 15 авг.; Гайва Е. Эксперт: Не более 15% аэропортов имеют специалистов по защите от птиц // Российская газета. 2019. 16 авг.; Игнатов О. Минтранс установит федеральные правила защиты самолётов от птиц // Российская газета. 2020. 22 янв.

Международная организация гражданской авиации (ИКАО) ежегодно регистрирует около 5 400 столкновений воздушных судов с птицами. При этом ущерб от этого достигает 1 млрд долларов в год [8, с. 26].

Криминологическая характеристика

Формулируя определение механизма транспортного преступления, под которым предлагается понимать взаимосвязь и взаимодействие управляющего субъекта с технической системой, её информационным обеспечением [20] и ситуацией (внешними факторами), детерминирующими его поведение и влекущими нарушение безопасности функционирования воздушного транспорта, криминологи орнитологическую безопасность не рассматривают в качестве его составляющего [2, с. 24]. Как правило, её не выделяют и в причинном комплексе, исследуемом с других позиций: бинарной (двухзвенной причинности), кондиционалистской, так называемой традиционно-диалектической, интеракционистской и т. д. Даже в работах, специально посвящённых противодействию аварийности авиации, орнитологическая безопасность также не упоминается [19; 21; 22]. Проблема в той или иной мере находит отражение лишь в литературе по организации безопасности полётов [13] и собственно орнитологии [12].

С учётом свойств орнитологической безопасности она характеризует ситуацию транспортного происшествия, однако надо иметь в виду, что само данное понятие относится к числу дискуссионных.

В. Н. Кудрявцев, первым из криминологов выделивший и давший её характеристику, определял ситуацию «...как событие или состояние, вызвавшее решимость совершить общественно опасное действие, которое приводит к преступному результату вследствие умысла или неосторожности» [10, с. 74]. Эта дефиниция подвер-

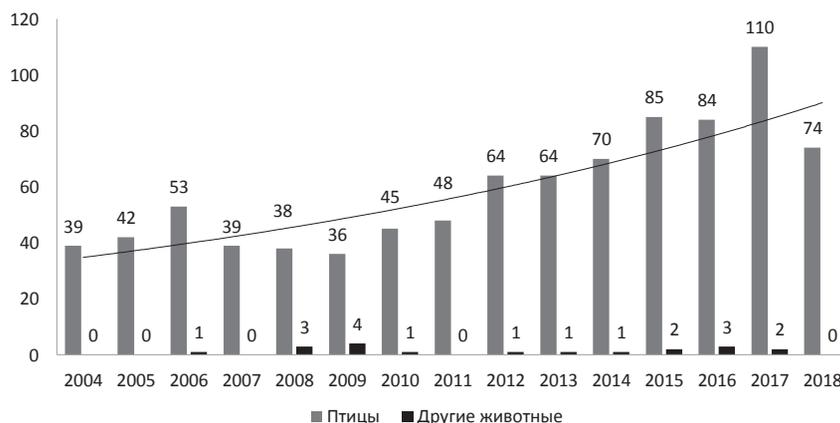


Рис. 1 / Fig. 1. Количество столкновений (угрозы столкновений) воздушных судов с птицами и другими животными в Российской Федерации в 2004–2018 гг. / Number of collisions (threats of collisions) of aircraft with birds and other animals in the Russian Federation in 2004–2018

Источник: по данным Росавиации: [сайт]. URL: <https://favt.gov.ru/deyatelnost-bezopasnost-poletov-stolknoveniya-ptici-stat> (дата обращения: 28.03.2021).

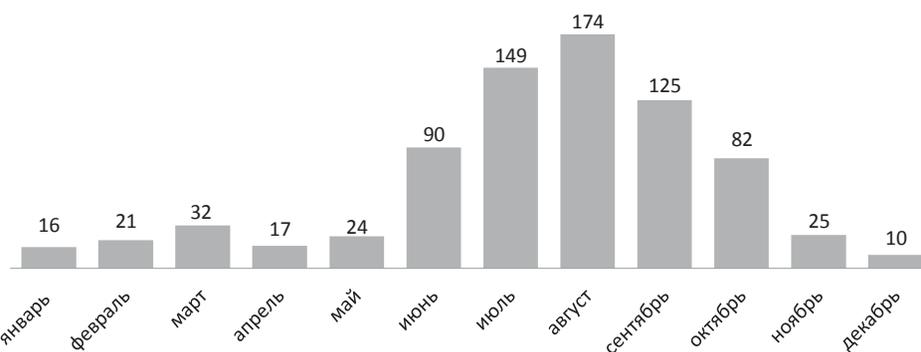


Рис. 2 / Fig. 2. Количество столкновений (угрозы столкновений) воздушных судов с птицами в Российской Федерации в 2020 г. / Number of collisions (threats of collisions) of aircraft with birds in the Russian Federation in 2020

Источник: по данным Росавиации: [сайт]. URL: <https://favt.gov.ru/deyatelnost-bezopasnost-poletov-stolknoveniya-ptici-stat/> (дата обращения: 28.03.2021)

глась критике. В литературе отмечалось, что, во-первых, «событие или состояние» не всегда вызывает решимость совершить преступление, нередко оно совершается не благодаря, а вопреки ситуации; последняя не равнозначна причинному комплексу конкретного преступления. Во-вторых, сама ситуация охватывает обстоятельства, которые по своим детерминирующим свойствам находятся на диаметрально

противоположных точках континуума. В-третьих, несмотря на упоминание форм вины, определение фактически охватывает только умышленные преступления [1, с. 74–75].

Некоторые авторы указывают на специфичный характер ситуации неосторожного преступления [7, с. 62]. Однако, на наш взгляд, это методологически ошибочно, данные обстоятельства лежат в разных

плоскостях, соответственно в объективном и субъективном, относятся к различным признакам состава преступления (объективной и субъективной стороны). Кроме того, в неосторожном преступлении принципиальное значение имеет не сама ситуация, а её оценка, в данном случае командиром воздушного судна, принимающим решение, или оператором беспилотника. Другими словами, надо различать объективное содержание ситуации и её субъективное восприятие.

Р. Акофф и Ф. Эмери считают, что индивид строит модель ситуации на основе своих убеждений относительно доступных для него способов действия; возможных результатов этих способов действия; возможных состояний окружения выбора; вероятностей того, что каждое состояние окружения выбора окажется истинным; эффективности достигнутого способа действий по каждому результату в каждом возможном состоянии окружения выбора; удельного веса ценностей результата [1, с. 87–88]. Одним словом, поведение человека не обязательно зависит от ситуации, он может поступать по своему усмотрению, игнорируя имеющиеся обстоятельства.

В литературе выделяются свойства ситуации, что в целом позволяет лучше познать рассматриваемый феномен, а следовательно, учесть его в организации орнитологического обеспечения безопасности полётов. Например, О. Л. Дубовик выделяет 3 её свойства: криминогенность, кумулятивность и конфликтность [3, с. 29].

На наш взгляд, значение имеют и такие отличительные признаки (атрибуты) как конкретность и систематичность. Первый выражается в том, что ситуация существует в определённых пространственно-временных границах. Применительно к рассматриваемой проблеме он характеризует наличие птиц по маршруту воздушного судна и во время его полёта, в остальном же этот признак криминологически безразличен. Систематичность и известная повторяемость ситуации создают гносеологические и логические предпосылки для

появления её в будущем [15, с. 79]. Кроме того, она должна быть информативной (информация может восприниматься как визуально, так и передаваться через информационную модель воздушного судна работниками служб аэропорта). Наконец, ситуация должна отражать возможность неблагоприятного исхода, в противном случае у пилота нет выбора поведения.

Элементы ситуации транспортного преступления также относятся к числу дискуссионных проблем. По нашему мнению, понятием «ситуация» охватывается совокупность объективно существующих обстоятельств, характеризующих внешнюю обстановку, в которой осуществляется полёт с момента пробегания при взлёте воздушного судна до полной его остановки при посадке. Таким образом, с учётом рассматриваемой проблемы в качестве самостоятельного элемента необходимо выделять её орнитологическую составляющую, причём исходя из конкретных этапов полёта и видов птиц.

При характеристике орнитологической безопасности полётов надо иметь в виду, что нет и не может быть единого перечня видов птиц, которые представляют опасность для нормальной работы авиации. Указанное обстоятельство во многом зависит от ряда факторов, в т. ч. биотопического окружения (пойменные луга, озёра, пашни и пр.)¹, географического расположения и др. [16].

Выбор птицами для своего существования аэропортов объясняется рядом факторов. «Любой аэропорт, по сути, является заповедником для птиц ... Эти территории мало посещаются людьми; более теплая по сравнению с окружающей местностью и освещённая взлётно-посадочная полоса ... привлекает птиц. Для последних здесь имеются хорошие возможности для кормёжки беспозвоночными, а также хо-

¹ Биотоп (греч. жизнь и место) – относительно однородный по абиотическим факторам среды участок геопространства (суши или воды), занятый определённым биоценозом, т. е. исторически сложившейся совокупностью животных, растений, грибов и микроорганизмов.

роший обзор, позволяющий не стать кормом для других животных. Здесь можно найти места для гнездования и отдыха, чем пользуются как осёдлые, так и мигрирующие птицы» [17, с. 2202].

Обитающие в районе аэропортов птицы представляют разную степень угрозы безопасности полётов воздушных судов. «Наиболее самолётоопасными характеристиками будут обладать те виды, которые имеют средние и крупные размеры (т. е. виды, потенциально способные повредить воздушное судно при столкновении), и виды, которые кормятся вблизи взлётно-

посадочной полосы или часто её пересекают ... К птицам, представляющим повышенную опасность для ВС (воздушных судов), относятся и виды, кормящиеся в воздушном пространстве лётного поля, прежде всего хищники, которые в силу своего размера способны нанести значительный вред самолёту. Даже небольшая по размерам пустельга ... попав в двигатель, способна вызвать изменение его рабочих параметров ... Более мелкие виды – ласточки и стрижи – представляют опасность в связи с кучностью их полёта» [13, с. 97–98] (рис. 3).



Рис. 3 / Fig. 3. Анализ данных о столкновениях воздушных судов с птицами / Analysis of data on aircraft collisions with birds

Источник: Росавиация: [сайт]. URL: <https://favt.gov.ru/public/materials/b/1/d/6/b/b1d6bf7671452d40eee06ab855177557.pdf> (дата обращения: 28.03.2021).

Реальную угрозу для безопасности авиации представляют стайные виды птиц [11].

Согласно статистическим данным, все случаи столкновения распределяются следующим образом: голуби – 26,2%; чайки – 19,1%; водоплавающие (гусеобразные, гагары и др.) – 14,1%; воробьи – 13,4%; дневные хищные птицы – 13,1%; врановые – 6,2%; стрижи – 3,2%; совы – 2,5%; журавли, аисты и цапли – 2%. Для аэропорта «Шереметьево» основную опасность представляют чайки (они гнездятся рядом на озере), утки, галки, скворцы и чибисы. Аэропорт «Домодедово» вообще расположен в районе пролегания птичьих трасс,

над ним весной и осенью происходит массовый перелёт пернатых. Поэтому достаточно часто фиксируются столкновения птиц с воздушными судами на большой высоте (свыше 2,5 км) [8, с. 27; 14, с. 75].

Среди факторов столкновений птиц с воздушными судами необходимо учитывать сезонность происшествий, а также время суток. В этой связи выделяются периоды, связанные с массовым появлением молодых птиц, не воспринимающих опасность, исходящую от самолёта или вертолётa, весенней брачной активностью пернатых [5; 6]. Однако надо учитывать и вид пернатого. Например, столкновения с

голубыми чаще всего происходят зимой и намного реже весной, а с чайками – летом (единичные случаи имеют место весной и осенью), причём, как правило, во время разбега воздушного судна.

Распределение рассматриваемых происшествий по времени года между аэропортами также существенно различаются. Наиболее опасными периодами для «Шереметьево» признаются июнь, июль и октябрь; для «Домодедово» – апрель и октябрь; для «Пулково» – с июля по сентябрь. Для аэропорта, например, в Ульяновске таковыми являются 4 месяца: март, апрель, август и октябрь.

По времени суток столкновения ранжируются следующим образом: 1) утренние часы – 66,9% случаев; ночные часы – 33,1% случаев [8, с. 28].

В зависимости от высоты полёта наиболее вероятная возможность столкновения птиц с самолётом появляется при нахождении последнего на высоте до 400 м; именно она характеризуется наибольшим скоплением пернатых (рис. 4).

В криминологии выделяются мотивационно безразличные ситуации и мотивирующие [4, с. 222]. Кроме того, по источнику возникновения они могут быть 4-х видов, однако в рассматриваемом случае им присущ только 1 источник – факторы внешней среды, т. е. наличие птиц по маршруту полёта воздушного судна. Ситуацию также можно рассматривать, исходя из такого его свойства как интервальность.

Организационно-институциональная система гражданской авиации России учитывает необходимость обеспечивать орнитологическую безопасность функционирования воздушных судов. Работа по предотвращению столкновений птиц с воздушным судном до 4 декабря 2020 г. регламентировалась Руководством по орнитологическому обеспечению полётов гражданской авиации (РООП ГА-89), утверждённым 26.12.1988 г. № 209¹, им же

¹ См.: Приказ Минтранса России от 4.12.2020 № 541 «О признании не действующими на территории Российской Федерации некоторых актов СССР, их отдельных положений, а также писем, инструкций

были предусмотрены сбор и анализ информации о столкновениях и их причинах. В настоящее время новый приказ пока не подготовлен.

Для защиты аэродромов от птиц используются различные приёмы и способы. Так, в Московском авиаузле применяются оборудование по отпугиванию птиц. В частности, в Шереметьево действуют 52 биоакустические установки: 12 – установлены стационарно в фиксированных точках лётного поля; 15 – переставляются инженерами-орнитологами по мере необходимости между взлётными полосами, рядом с рулёжными дорожками, что позволяет учитывать изменения орнитологической обстановки; 22 – расположены на зданиях; 3 – на автомобилях аэродромной службы для оперативного реагирования на скопление птиц. Кроме того, используются 80 механических отпугивателей птиц с вращающимися зеркалами и около 30 установок с зеркальными шарами. В арсенале имеются новейшие лазерные приборы, специально разработанные для борьбы с птицами на аэродромах [9].

Для обеспечения орнитологической безопасности полётов в Домодедово используются ловчие птицы. Аналогичный способ предупреждения столкновений применяется и в некоторых крупных зарубежных аэропортах, например, в Лос-Анджелесе и Хитроу.

Уголовно-правовая характеристика

В случае наступления неблагоприятных последствий (причинение имущественного ущерба, тяжкого вреда здоровью пассажирам или иным лицам, смерти) возникает проблема квалификации деяния. Уголовный кодекс РФ предусматривает несколько норм, целью которых является

и указаний, изданных центральными органами государственного управления СССР, и утратившими силу некоторых актов РСФСР, их отдельных положений, а также писем, инструкций и указаний, изданных центральными органами государственного управления РСФСР, в области транспорта» // СПС Консультант Плюс.

В литературе отмечалось, что Руководство морально устарело, требуется принять новый акт либо иным образом обновить действующий [8, с. 28].

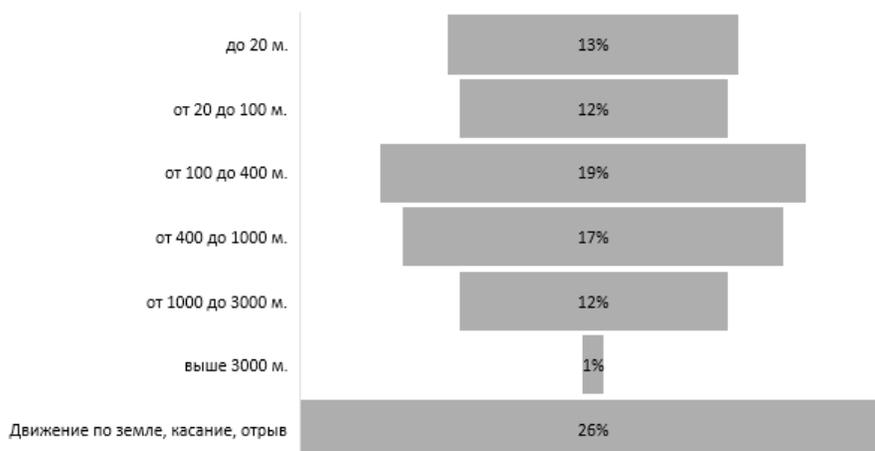


Рис. 4 / Fig. 4. Высота, на которой происходят столкновения воздушных судов с птицами / The altitude at which aircraft collide with birds

Источник: Росавиация: [сайт]. URL: <https://favt.gov.ru/public/materials/b/1/d/6/b/b1d6bf7671452d40eee06ab855177557.pdf> (дата обращения: 28.03.2021).

обеспечение безопасности функционирования воздушного транспорта: ст.ст. 263, 266, 267, 267¹ и 268.

Сущность орнитологической безопасности, безусловно, исключает наличие признаков преступлений, предусмотренных ст.ст. 266 и 267 УК РФ. В первом случае ответственность наступает за недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями; во втором – за приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения [18].

Преступление, предусмотренное ст. 268 УК РФ, имеет место в случае нарушения правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта. Объективная сторона состава преступления заключается в нарушении пассажиром, пешеходом или другим участником движения (кроме лиц, указанных в ст.ст. 263 и 264 УК РФ) правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств, если это повлекло по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека. Уголовно-правовая норма, закреплённая в данной статье, носит бланкетный характер, следовательно, для констатации наличия состава преступления необходимо установить нарушенное нормативно определённое

правило. Существующие правила по обеспечению орнитологической безопасности не только не адресуют требования их соблюдения кому-либо из перечисленных лиц, но и даже не упоминают их.

Суть преступления, предусмотренного ст. 267¹ УК РФ, заключается в совершении из хулиганских побуждений действий, угрожающих безопасной эксплуатации транспортных средств. В отличие от предыдущей нормы эта статья не связывает объективную сторону преступления с нарушением каких-либо правил, а говорит вообще о совершении действий, которые создают угрозу безопасности транспортных средств, в т. ч. и воздушных судов. Следовательно, теоретически нарушение орнитологической безопасности может охватываться ст. 267¹ УК РФ. Подобного рода действиями нарушаются отношения, характеризующие безопасность движения или эксплуатации транспорта, что соответствует объекту уголовно-правовой охраны норм, интегрированных в гл. 27 УК РФ. Исходя из сущности орнитологической безопасности и её места в обеспечении безопасности полётов дежания, нарушающие её, создают угрозу безаварийного функционирования транспортных средств. При этом надо иметь в виду, что состав пре-

ступления является формальным, следовательно, наступление каких-либо последствий для привлечения лица к уголовной ответственности не требуется. Последняя связывается с таким обязательным признаком субъективной стороны, как хулиганские побуждения¹. Субъект преступления общий, достигший возраста 16 лет.

Только эта норма применима и в том случае, когда действия виновного направлены на беспилотное транспортное средство.

Изложенное можно проиллюстрировать следующим гипотетическим примером. Лицо, находясь вблизи аэродрома, во время взлёта (посадки) воздушного судна из хулиганских побуждений выпускает ловчую птицу (орла, беркута), которая атакует самолёт (или беспилотное транспортное средство) и в связи с этим попадает в двигатель, что приводит к его разрушению, чем создаётся угроза безопасности полёта.

Деяния лиц, на которых возложена обязанность по отпугиванию птиц, охватываются ст. 263 УК РФ. Однако надо иметь в виду, что эта статья содержит описание 3-х хотя и очень близких, но тем не менее самостоятельных преступлений, посягающих на безопасность функционирования воздушного, железнодорожного, водного транспорта и метрополитена. В ч. 1 ст. 263 УК РФ говорится о 2-х из них: 1) нарушение правил безопасности движения или эксплуатации данных видов транспорта лицом, в силу выполняемой работы или занимаемой должности обязанным соблюдать эти правила (за исключением правил, о которых говорится в ст. 271¹ УК РФ); 2) отказ этого лица от исполнения своих трудовых обязанностей в случае, если такой отказ запрещён законом. Ч. 1¹ статьи предусматривает ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного, морского и внутреннего водного транспорта лицом, управляющим лёгким (сверхлёгким) воздушным судном или маломерным судном (также за

исключением правил, о которых говорится в ст. 271¹ УК РФ). Как видно из закона, нарушение орнитологической безопасности не может характеризовать второе преступление по определению.

Первый и последний составы преступлений отличаются друг от друга рядом признаков, главным образом предметом и субъектом преступления. Согласно ст. 32 Воздушного кодекса РФ лёгким признаётся воздушное судно, максимальная взлётная масса которого составляет 5 700 кг, в т.ч. вертолёт, максимальная взлётная масса которого менее 3 100 кг; сверхлёгким – судно, максимальная взлётная масса которого составляет не более 495 кг без учёта массы авиационных средств спасания. Главное же заключается в том, что субъект преступления по ч. 1¹ ст. 263 УК РФ является общим; на пилота, управляющего лёгким или сверхлёгким воздушным судном, не распространяются требования по обеспечению орнитологической безопасности полётов. Таким образом, совершённые им нарушения указанной безопасности не образуют состава рассматриваемого преступления. Указанный пилот не может быть привлечён к уголовной ответственности и по ст. 268 УК РФ в силу прямого запрета закона: признание лица субъектом преступления по ст. 263 УК РФ исключает наличие состава преступления, предусмотренного ст. 268 УК РФ и наоборот.

На наш взгляд, в настоящее время образовалась лакуна в правовом регулировании ответственности лиц, нарушающих безопасность движения или эксплуатации транспорта. Она, в частности, появилась из-за бессистемного внесения изменений в УК РФ. Редакции ст. 263 УК РФ менялась неоднократно, а диспозиция уголовно-правовой нормы, содержащейся в ст. 268 УК РФ, подверглась коррекции 1 раз – из неё исключили последствие в виде причинения вреда средней тяжести здоровью человека. Для устранения сложившегося положения оговорку, содержащуюся в ст. 268 УК РФ, целесообразно ограничить лишь субъектами преступлений, предусмотренных ч. 1 ст. 263 УК РФ.

Диспозиция уголовно-правовой нормы является бланкетной, что обуславливает не-

¹ О хулиганских побуждениях см.: Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 15.11.2007 № 45 «О судебной практике по уголовным делам о хулиганстве и иных преступлениях, совершенных из хулиганских побуждений» // Бюллетень Верховного Суда РФ. 2008. № 1.

обходимость обращения к нормативным актам, регламентирующим подготовку к полёту и полёт воздушного судна. Одним из основных таких актов являются Федеральные авиационные правила «Подготовка и выполнение полётов в гражданской авиации Российской Федерации», утверждённые приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128 (в ред. от 22.04.2020)¹; они обязательны для исполнения эксплуатантами и владельцами воздушных судов, зарегистрированных в Государственном реестре гражданских воздушных судов РФ, воздушных судов, зарегистрированных в иностранных государствах и включённых в сертификат (свидетельство) эксплуатанта, выданный в РФ, а также иных физических или юридических лиц, осуществляющих организацию, обеспечение выполнения полётов гражданских воздушных судов и аэронавигационное обслуживание в воздушном пространстве Российской Федерации.

Данные Федеральные правила содержат специальный раздел, посвящённый орнитологическому обеспечению полётов. Последнее охватывает:

- 1) орнитологическое обследование района аэродрома;
- 2) ликвидацию условий, способствующих скоплению птиц на аэродромах, и проведение мероприятий по их отпугиванию;
- 3) проведение визуальных и радиолокационных системных наблюдений для обеспечения контроля за орнитологической обстановкой;
- 4) сбор и оценку сведений о фактической орнитологической обстановке в районе аэродрома в целях определения опасности, создаваемой птицами для полётов воздушных судов;
- 5) доведение до лётных экипажей воздушных судов информации об орнитологической обстановке (предупреждение о её усложнении и возникновении орнитологической опасности на аэродромах, в районах аэродромов, на маршрутах, в районах полётов).

¹ Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2009. № 43.

Командир воздушного судна обязан принять все необходимые меры, чтобы избежать столкновения с видимыми объектами (в т. ч. с птицами) и объектами, о которых получена информация от органов обслуживания воздушного движения.

Таким образом, неисполнение указанных обязанностей, возложенных на работника транспорта в силу выполняемой работы или занимаемой должности, образует нарушение правил безопасности функционирования воздушного транспорта, обязательной составляющей которой является орнитологическая безопасность полётов. В этом случае деяние охватывается ст. 263 УК РФ. Необходимо лишь установить наличие причинно-следственной связи между нарушением последней и наступившими последствиями в виде неосторожного причинения тяжкого вреда здоровью человека или крупного (свыше 1 млн руб.) ущерба.

В отличие от пилота или иного лица, на которого возложена обязанность по обеспечению безопасности полётов, ответственность оператора беспилотного воздушного транспорта средства нормами гл. 27 УК РФ не предусмотрена.

Заключение

Проблема столкновения птиц с воздушными судами актуальна не только для гражданской авиации России, но и для воздушного транспорта других стран. Нарушения орнитологической безопасности влекут многомиллионные (до 1 млрд долларов) потери для эксплуатантов воздушных судов, а в ряде случаев – и гибель десятков пассажиров. Вопрос о предупреждении указанных нарушений криминологическими средствами в литературе не ставился, а следовательно, и не рассматривался.

Орнитологическая безопасность полётов выступает одним из элементов безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта. Следовательно, юридическая оценка её нарушения зависит от ряда обстоятельств и, в первую очередь, от того, кем допущено нарушение

ние: работником транспорта, на которого в силу выполняемой работы или занимаемой должности возложена обязанность по обеспечению орнитологической безопасности, или лицом, которое не является таковым. В первом случае деяние образует преступление, предусмотренное ст. 263 УК РФ; во втором случае – преступление, предусмотренное ст. 267¹ УК РФ (при наличии всех других необходимых признаков состава преступления).

Лица, управляющие лёгкими (сверхлёгкими) воздушными судами, при нарушении орнитологической безопасности полётов, не могут нести ответственность по указанным статьям (они пилотируют транспортные средства, но не являются работниками транспорта). Их деяние

нельзя квалифицировать и по ст. 268 УК РФ в силу имеющейся оговорки, ограничивающей круг субъектов, ответственных за предусмотренное ею деяние. В связи с этим предлагается суброгировать уголовно-правовую норму, тем самым исключить образовавшийся пробел в законодательном регулировании ответственности указанных лиц за деяния, фактически нарушающие безопасность функционирования воздушного транспорта. В настоящее время причинённый этими лицами вред, в зависимости от его характера, охватывается преступлениями против личности или собственности.

Статья поступила в редакцию 07.04.2021.

ЛИТЕРАТУРА

1. Акофф Р, Эмери Ф. О целенаправленных системах. М., 1974. 269 с.
2. Белокобыльский Н. Н., Чучаев А. И. Механизм транспортного преступления. Саратов, 1991. 184 с.
3. Дубовик О. Л. Принятие решения в механизме преступного поведения и индивидуальная профилактика преступлений. М., 1977. 76 с.
4. Зеленовский Я. Организация трудовых коллективов // Введение в теорию организации и управления. М., 1971. 310 с.
5. Ильичев В. Д. и др. Защита самолётов и других объектов от птиц. М., 2007. 319 с.
6. Ильичев В. Д., Силаева О. Л., Сапункова Н. Ю., Золотарев С. С. Столкновения в воздухе: птицы как источник биоповреждений; птицы и угроза для авиации // Экология и жизнь. 2011. № 5. С. 72–75.
7. Квашиш В. Е. Преступная неосторожность. Владивосток, 1986. 189 с.
8. Колесниченко Ю. М. Орнитологическая безопасность полётов: проблемы и пути решения // Проблема безопасности полётов. 2012. № 12. С. 26–34.
9. Крапошин П. Борьба с птицами в аэропортах – обеспечение безопасности полётов [Электронный ресурс] // Воздушный транспорт ГА. 2019. № 34–36. URL: <https://otpugivatel.ru/about/publications/224-pernatye-kamikadze-2019> (дата обращения: 06.06.2021).
10. Кудрявцев В. Н. Причинность в криминологии. М., 1968. 175 с.
11. Кухта А. Е. Птицы в техносреде юго-востока Западной Сибири: дис. ... канд. биол. наук. Томск, 2013. 230 с.
12. Кухта А. Е., Большакова Н. П. Опыт использования кольцевания для оценки перемещения птиц на территории аэропорта «Томск» // Ukrainian Journal of Ekology. 2017. № 7 (3). С. 217–220.
13. Кухта А. Е., Большакова Н. П., Мацюра А. В. Концептуальные подходы к орнитологическому обеспечению безопасности полётов воздушных судов // Вестник Тувинского государственного университета. Естественные и сельскохозяйственные науки. 2017. № 3. С. 96–105.
14. Кучински М. Г. Мероприятия по уменьшению орнитологической опасности в аэропорту // Вестник РУДН. Серия: Экология и безопасность жизнедеятельности. 2015. № 2. С. 75–84.
15. Механизм преступного поведения / отв. ред. В. Н. Кудрявцев. М., 1981. 248 с.
16. Рогачев А. И. Орнитологическое обеспечение безопасности полётов. М., 1984. 126 с.
17. Силаева О. Л., Звонов Б. М. Предупреждение биоповреждающей деятельности птиц в авиации и на ЛЭП // Русский орнитологический журнал. 2017. Т. 26. № 1451. С. 2202–2207.
18. Чучаев А. И., Пожарский А. Ю. Транспортные преступления: понятие, виды, характеристика. М., 2018. 242 с.
19. Чучаев А. И., Грачева Ю. В., Маликов С. В. Деструктивное поведение пассажира: проблемы противодействия // Всероссийский криминологический журнал. 2020. Т. 14. № 1. С. 106–119.

20. Чучаев А. И., Грачева Ю. В., Маликов С. В. Посягательства на информационную систему беспилотника в этиологии дорожно-транспортных происшествий // Всероссийский криминологический журнал. 2021. Т. 15. № 1. С. 55–67.
21. Эминов В. Е. Предупреждение авиационных происшествий. Криминологические и уголовно-правовые проблемы. М., 1990. 114 с.
22. Эминов В. Е. Причины и предупреждение транспортных происшествий // Российский криминологический взгляд. 2013. № 3. С. 304–311.

REFERENCES

1. Akoff R., Emeri F. *O tselenapravlennykh sistemakh* [On purposeful systems]. Moscow, 1974. 269 p.
2. Belokobylsky N. N., Chuchaev A. I. *Mekhanizm transportnogo prestupleniya* [Transport crime mechanism]. Saratov, 1991. 184 p.
3. Dubovik O. L. *Prinyatie resheniya v mekhanizme prestupnogo povedeniya i individualnaya profilaktika prestuplenii* [Decision making in the mechanism of criminal behavior and individual crime prevention]. Moscow, 1977. 76 p.
4. Zelenovsky Ya. [Organization of labor collectives]. In: *Vvedenie v teoriyu organizatsii i upravleniya* [Introduction to the theory of organization and management]. Moscow, 1971. 310 p.
5. Ilichev V. D., et all. *Zashchita samoletov i drugikh obektov ot ptits* [Protection of aircraft and other objects from birds]. Moscow, 2007. 319 p.
6. Ilichev V. D., Silaeva O. L., Sapunkova N. Yu., Zolotarev S. S. [Air collisions: birds as a source of bio-damage; birds and the threat to aviation]. In: *Ekologiya i zhizn* [Ecology and Life], 2011, no. 5, pp. 72–75.
7. Kvashis V. E. *Prestupnaya neostorozhnost* [Criminal negligence]. Vladivostok, 1986. 189 p.
8. Kolesnichenko Yu. M. [Ornithological flight safety: problems and solutions]. In: *Problema bezopasnosti poletov* [Flight Safety Issue], 2012, no. 12, pp. 26–34.
9. Kraposhin P. [Fighting birds at airports – ensuring flight safety]. In: *Vozdushnyi transport GA* [Air transport GA], 2019, no. 34-36. Available at: <https://otpugivateli.ru/about/publications/224-pernatye-kamikadze-2019> (accessed: 06.06.2021).
10. Kudryavtsev V. N. *Prichinnost v kriminologii* [Causality in criminology]. Moscow, 1968. 175 p.
11. Kukhta A. E. *Ptitsy v tekhnosrede yugo-vostoka Zapadnoi Sibiri: dis. ... kand. biol. nauk* [Birds in the Technological Environment of the South-East of Western Siberia: PhD thesis in Biological sciences]. Tomsk, 2013. 230 p.
12. Kukhta A. E., Bolshakova N. P. [Experience of using ringing to assess the movement of birds on the territory of the airport «Tomsk»]. In: *Ukrainian Journal of Ecology*, 2017, no. 7 (3), pp. 217–220.
13. Kukhta A. E., Bolshakova N. P., Matsyura A. V. [Conceptual approaches to ornithological assurance of aircraft flight safety]. In: *Vestnik Tuvinskogo gosudarstvennogo universiteta. Estestvennye i selskokhozyaistvennyye nauki* [Bulletin of Tuva State University. Natural and agricultural sciences], 2017, no. 3, pp. 96–105.
14. Kuchinski M. G. [Bird hazard mitigation measures at the airport]. In: *Vestnik RUDN. Seriya Ekologiya i bezopasnost zhiznedeyatel'nosti* [Bulletin RUDN. Series: Ecology and Life Safety.], 2015, no. 2, pp. 75–84.
15. Kudryavtsev V. N., ed. *Mekhanizm prestupnogo povedeniya* [The mechanism of criminal behavior]. Moscow, 1981. 248 p.
16. Rogachev A. I. *Ornitologicheskoe obespechenie bezopasnosti poletov* [Ornithological assurance of flight safety]. Moscow, 1984. 126 p.
17. Silaeva O. L., Zvonov B. M. [Prevention of bio-damaging activities of birds in aviation and on power lines]. In: *Russkii ornitologicheskii zhurnal* [Russian Ornithological Journal], 2017, vol. 26, no. 1451, pp. 2202–2207.
18. Chuchaev A. I., Pozharsky A. Yu. *Transportnye prestupleniya: ponyatie, vidy, kharakteristika* [Transport crimes: concept, types, characteristics]. Moscow, 2018. 242 p.
19. Chuchaev A. I., Gracheva Yu. V., Malikov S. V. [Destructive Passenger Behavior: Counteraction Issues]. In: *Vserossiiskii kriminologicheskii zhurnal* [All-Russian Criminological journal], 2020, vol. 14, no. 1, pp. 106–119.
20. Chuchaev A. I., Gracheva Yu. V., Malikov S. V. [Attacks on the information system of the drone in the etiology of road traffic accidents]. In: *Vserossiiskii kriminologicheskii zhurnal* [All-Russian Criminological Journal], 2021, vol. 15, no. 1, pp. 55–67.
21. Eminov V. E. *Preduprezhdenie aviatsionnykh proisshestvii. Kriminologicheskie i ugovovno-pravovye problemy* [Aircraft accident prevention. Criminological and criminal law problems]. Moscow, 1990. 114 p.
22. Eminov V. E. [Causes and prevention of traffic accidents]. In: *Rossiiskii kriminologicheskii vzglyad* [Russian Criminological View], 2013, no. 3, pp. 304–311.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

Маликов Сергей Владимирович – доктор юридических наук, профессор кафедры уголовного права Московского государственного юридического университета имени О. Е. Кутафина, ведущий научный сотрудник Института законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации;
e-mail: s.v.malikov@yandex.ru

Чучаев Александр Иванович – доктор юридических наук, профессор, профессор кафедры уголовного права Московского государственного юридического университета имени О. Е. Кутафина;
e-mail: moksha1@rambler.ru

INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Sergey V. Malikov – Dr. Sci. (Law), Prof., Department of Criminal Law, Kutafin Moscow State Law University, Leading Researcher, Institute of Legislation and Comparative Law under the Government of the Russian Federation;
e-mail: s.v.malikov@yandex.ru

Alexandr I. Chuchaev – Dr. Sci. (Law), Prof., Department of Criminal Law, Kutafin Moscow State Law University;
e-mail: moksha1@rambler.ru

ПРАВИЛЬНАЯ ССЫЛКА НА СТАТЬЮ

Маликов С. В., Чучаев А. И. Птицы как угроза для безопасности полётов // Вестник Московского государственного областного университета. Серия: Юриспруденция. 2021. № 2. С. 104–115
DOI: 10.18384/2310-6794-2021-2-104-115

FOR CITATION

Malikov S. V., Chuchaev A. I. Birds as a Threat to Flight Safety. In: *Bulletin of Moscow Region State University. Series: Jurisprudence*, 2021, no. 2, pp. 104–115.
DOI: 10.18384/2310-6794-2021-2-104-115