

УДК 347.82:351.814

ПРОБЛЕМА ОТВЕТСТВЕННОСТИ АВИАДИСПЕТЧЕРА-СТАЖЕРА В АСПЕКТЕ ПРИМЕНЕНИЯ СТАТЬИ 263 УГОЛОВНОГО КОДЕКСА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

С.С. ЮРЬЕВ

В статье раскрыт правовой статус диспетчера-стажера в аспекте ответственности за нарушение правил безопасности полетов. Сделан вывод, что он может нести ответственность лишь в том случае, если он действовал вопреки обязательным для него указаниям либо без согласования с диспетчером-инструктором.

Ключевые слова: диспетчер-стажер, правила безопасности движения, воздушный транспорт, ст. 263 УК РФ, причинная связь, доктрина опосредованного исполнительства, вина, правовой статус, обслуживание воздушного движения, ответственность.

В ходе расследования катастрофы 20 октября 2014 г. (при которой в результате столкновения совершающего взлёт воздушного судна «Фалькон-50» со спецмашиной аэродромной службы погибли три члена экипажа и видный французский предприниматель Кристоф де Маржери) были предъявлены обвинения в совершении преступления, предусмотренного ст. 263 («Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена») Уголовного кодекса Российской Федерации, нескольким гражданам, в том числе диспетчеру-стажёру Светлане К.

По официальной версии, К. в момент столкновения управляла воздушным движением на стартовом диспетчерском пункте в аэропорту Внуково, нарушила возложенные на неё обязанности, что и привело к указанному событию.

Вместе с тем возникает вопрос – правомерно ли включение диспетчера-стажера в круг лиц, являющихся субъектом данного преступления, и если да – при каких условиях?

1. На первый взгляд, никакой проблемы нет. Так, в диспозиции ст. 263 УК РФ указан субъект преступления – лицо, в силу выполняемой работы или занимаемой должности обязанное соблюдать правила безопасности движения и эксплуатации, в частности, воздушного транспорта. К. выполняла работу и занимала должность диспетчера-стажера; очевидно, что она обязана соблюдать соответствующие правила.

Более того, если раньше учёные были единодушны в том, что данный состав преступления (нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспорта) предполагает наличие специального субъекта, то сегодня встречаются утверждения, что к ответственности по ст. 263 УК РФ может быть привлечено любое лицо. Такой вывод обосновывается путём сравнения диспозиции ст. 263 УК РФ и ранее действовавшей ст. 85 УК РСФСР, содержащей описание аналогичного по объективной стороне состава преступления.

Например, А.И. Коробеев пишет: «Конструкция нормы сейчас такова, что в качестве субъекта преступления позволяет рассматривать как лиц, занимающих определенные должности на транспорте (работников транспорта), так и любых других граждан, фактически выполняющих работу по управлению или эксплуатации соответствующих видов транспортных средств. Исполненный законодателем при описании субъекта преступления разъединительный союз «или» свидетельствует о том, что он (законодатель) расширил рамки этого субъекта, включив в него не только работников транспорта, но и любых других лиц, по тем или иным причинам попавших в сферу взаимодействия с транспортным средством и фактически управляющих им. Этот шаг законодателя вполне оправдан, ибо в противном случае довольно обширный круг лиц

остался бы вне сферы уголовной ответственности за совершение транспортных преступлений»¹. При этом А.И. Коробеев отмечает, что к его позиции по поводу «необходимости расширительного толкования субъекта анализируемого преступления присоединился В.И. Жулев»².

В свою очередь, В.И. Жулев указывает: «Представляется, что в ст. 263 УК РФ сделан шаг к расширению круга лиц, деяния которых подпадают под её действие. Если лицо фактически выполняет работу, связанную с безопасностью движения и эксплуатации (...) транспорта, и допустило нарушение соответствующих правил, в результате чего наступили перечисленные в законе последствия, оно должно привлекаться к ответственности по ст. 263 УК. (...) Правильное уяснение данного положения особенно важно в настоящее время, когда функционируют предприятия различных форм собственности, а частным компаниям и лицам принадлежат практически все виды транспортных средств. Конкретизируем сказанное примером: владелец собственного самолета, не пройдя необходимой подготовки и не имея соответствующей квалификации и права на вождение, отстраняет от штурвала пилота и сам продолжает полёт, который заканчивается катастрофой. Он не является ни работником транспорта, ни профессионалом, выступает в качестве частного лица, но выполняет работы, строго регламентируемые правилами. При этом нарушение этих правил он допускает с самого начала управления летательным аппаратом. Ответственность «самозваного» пилота в приведенном примере должна наступать по ст. 263 УК РФ»³.

На мой взгляд, для подобных выводов нет достаточных оснований. Действительно, описание субъекта преступления в диспозиции ст. 263 УК РФ претерпело изменения по сравнению со ст. 85 УК РСФСР, в которой субъектом преступления признавался лишь работник транспорта.

Однако это не означает, что законодатель расширил круг лиц, подпадающих под действие ст. 263 УК РФ. Отличие в том, что если раньше описание субъекта проводилось на основе его принадлежности к отрасли народного хозяйства (транспорт), то ныне это описание дано исходя из функциональных характеристик деятельности, осуществляемой при выполнении работы или должностных обязанностей вне зависимости от того, в какой отрасли экономики действует данное лицо. Однако в любом случае это специальный субъект. Исследовавшие затронутую проблему отечественные учёные А.В. Наумов, А.Я. Петроченков, Д.А. Семёнов, А.В. Рагулина, Н.И. Пикуров и другие также отмечают, что ст. 263 УК РФ предполагает наличие специального субъекта⁴.

Касаясь же ответственности за противоправные деяния, совершенные в сфере транспорта лицами, не являющимися специальными субъектами, они могут нести ответственность по иным статьям уголовного кодекса. Так, Д.А. Семёнов верно отмечает, что «частные владельцы различных судов, допустившие нарушение соответствующих правил, отвечают за неосторожные преступления против личности»⁵. И в этой связи заметим по поводу приводимого В.И. Жуле-

¹ Коробеев А.И. Транспортные преступления. СПб.: «Юридический центр «Пресс», 2003. С. 105.

² Там же. С. 105.

³ Жулев В.И. Транспортные преступления. М.: Спарк, 2001. С. 34, 35.

⁴ Наумов А.В. Практика применения Уголовного кодекса Российской Федерации: комментарий судебной практики и доктринальное толкование. М.: Волтерс Клувер, 2005. С. 705; Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации (постатейный) / отв. ред. В.М. Лебедев. 13-е изд., перераб. и доп. М.: Юрайт, 2013 (Цит. по: ИПС «КонсультантПлюс», абзац 8368); Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации (постатейный) / под ред. Г.А. Есакова. 4-е изд. М.: Проспект, 2012 (Цит. по: ИПС «КонсультантПлюс», абзац 3369); Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации (постатейный) / отв. ред. А.И. Рарог. 7-е изд., перераб. и доп. М.: Проспект, 2011 (Цит. по: ИПС «КонсультантПлюс», абзац 4619); Пикуров Н.И. Новое уголовное законодательство об ответственности лиц, связанных с обеспечением безопасности движения транспорта // Российская юстиция. 2011. № 2. С. 11-13; Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации. Научно-практический (постатейный) / под ред. С.В. Дьякова, Н.Г. Кадникова. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Юриспруденция, 2013 (Цит. по: ИПС «КонсультантПлюс», абзац 5100).

⁵ Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации (постатейный) / под ред. Г.А. Есакова. 4-е изд. М.: Проспект, 2012 (Цит. по: ИПС «КонсультантПлюс», абзац 3369).

вым примера (в котором некий собственник «отстраняет от штурвала пилота»), что в данном случае уголовную ответственность по ст. 263 УК РФ будет в первую очередь нести пилот, так как он не имеет права доверять управление воздушным судном лицу, не обладающему соответствующим свидетельством.

2. Кроме того, существенное юридическое значение имеют употребленные в ст. 263 УК РФ термины «работа» и «должность», примененные в единственном числе («Нарушение правил ... лицом, в силу выполняемой работы или занимаемой должности обязанным соблюдать эти правила ...»). Когда в вышеуказанном примере В.И. Жулев использует словосочетание «выполняет работы» (во множественном числе), он принципиально меняет содержание нормы уголовного закона, смещая акцент с юридически значимой трудовой функции лица на некую деятельность, имеющую материально-вещественный результат («работы»); при таком подходе данная норма должна была бы излагаться так: «Нарушение правил (...) лицом, в силу **выполняемых работ** или занимаемой должности обязанным соблюдать эти правила (...)». На мой взгляд, законодатель избрал единственное число для упомянутых терминов, подчеркнув тем самым соответствующий правовой статус лица.

В частности, при работе по найму работа или должность могут исполняться гражданином на основании трудового договора или служебного контракта. Работа может осуществляться и на основании гражданско-правового договора (например, подряда или возмездного оказания услуг).

Из анализа законодательства видно, что диспетчер-стажер не входит в число авиационного персонала, не наделен правом управления воздушным движением, а в его обязанности входит закрепление теоретических знаний и приобретение практических навыков и умений для получения в установленном порядке соответствующего свидетельства. В этой связи диспетчер-стажер, находясь на рабочем месте диспетчера УВД, обязан принимать решения и осуществлять действия только с согласия или по распоряжению диспетчера-инструктора⁶.

3. Касаясь ответственности диспетчера-стажера в аспекте применения ст. 263 УК РФ, представляется, что в ходе предварительного следствия и судебного рассмотрения дела необходимо, с учетом особенностей вышеизложенных функций диспетчера-стажера, руководствоваться нормами ст. 42 («Исполнение приказа или распоряжения») УК РФ, которая гласит: «1). Не является преступлением причинение вреда охраняемым уголовным законом интересам лицом, действующим во исполнение обязательных для него приказа или распоряжения. Уголовную ответственность за причинение такого вреда несет лицо, отдавшее незаконные приказ или распоряжение. 2). Лицо, совершившее умышленное преступление во исполнение заведомо незаконных приказа или распоряжения, несет уголовную ответственность на общих основаниях. Неисполнение заведомо незаконных приказа или распоряжения исключает уголовную ответственность».

В этой связи диспетчер-стажер подлежит уголовной ответственности, как думается, лишь тогда, когда он действовал вопреки обязательным для него указаниям диспетчера-инструктора либо без согласования с последним.

В том случае, если диспетчер-стажер действовал строго в соответствии с указаниями (советами, рекомендациями) диспетчера-инструктора, не осознавал и не мог осознавать общественную опасность своих действий (бездействия), не предвидел и не мог предвидеть возможность или неизбежность наступления общественно опасных последствий, то у него отсутствует умысел на нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта. Наличие умысла на нарушение указанных правил является определяющим в конструкции состава преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ, ибо по отношению к уголовно наказуемым последствиям такого нарушения предусмотрена вина в форме неосторожности.

⁶ Подробнее о правах и обязанностях диспетчера-стажера см. статью Б.П. Елисеева и С.С. Юрьева в данном Научном Вестнике.

Касаясь проблемы вины, представляется важным в условиях постоянного возрастания техногенных рисков более внимательно анализировать обстоятельства совершения преступлений, которые традиционно квалифицируются по статьям УК РФ о транспортных преступлениях.

Рассмотрим простой пример: зафиксированы два дорожно-транспортных происшествия, причем в обоих случаях автомобиль выехал на автобусную остановку и сбил потерпевшего с причинением тяжкого вреда здоровью. При этом в первом случае виновник происшествия – водитель со стажем управления один год, который двигался на автомобиле по обледенелой дороге без превышения установленной скорости, но не справился с управлением; во втором случае – водитель со стажем управления десять лет, который двигался по сухой дороге, значительно превысил установленную скорость и не справился с управлением. Действия неопытного водителя могут быть квалифицированы как совершенные по небрежности, когда «лицо не предвидело возможности наступления общественно опасных последствий своих действий (бездействия), хотя при необходимой внимательности и предусмотрительности должно было и могло предвидеть эти последствия» (п. 3 ст. 26 УК РФ). Действия опытного водителя скорее всего будут рассматриваться как совершенные по легкомыслию, «если лицо предвидело возможность наступления общественно опасных последствий своих действий (бездействия), но без достаточных к тому оснований самонадеянно рассчитывало на предотвращение этих последствий» (п. 2 ст. 26 УК РФ).

Теперь представим, что опытный водитель хорошо знает сложности дорожной обстановки и сознает, что выезжать без разрешения на определенный участок местности запрещено, ибо такой выезд может привести к столкновению с другими участниками движения. Водитель даже сдал специальные экзамены для работы в особых условиях. Тем не менее этот опытный водитель после выхода на работу употребил спиртные напитки, стал «рулить», куда хотел и как хотел, безразлично относясь к опасным последствиям своих действий. И в результате – происшествие: несколько погибших и крупный материальный ущерб. Как квалифицировать его действия? Преступление, совершенное по неосторожности (в данном сюжете – транспортное преступление)? Или как умышленное преступление с косвенным умыслом?

П. 3 ст. 25 УК РФ установлено: «Преступление признается совершенным с косвенным умыслом, если лицо осознавало общественную опасность своих действий (бездействия), предвидело возможность наступления общественно опасных последствий, не желало, но сознательно допускало эти последствия либо относилось к ним безразлично». Согласитесь, логично, что опытный водитель, работающий в особых условиях на объекте социотехнической системы, должен осознавать общественную опасность своих противоправных действий (бездействия) и предвидеть возможность наступления общественно опасных последствий, а если бы он не относился безразлично к этим последствиям – никогда не совершал бы противоправных действий.

Заметим, что, исходя из логики закона и судебной практики, вина и ответственность человека, не обладающего должными знаниями, значительно ниже, чем тех, на ком лежит обязанность по профессиональной подготовке обучающегося. Так, доктор юридических наук С.В. Дьяков приводит пример о крушении 18 сентября 1981 г. двух воздушных судов, которые «свёл» молодой диспетчер Г., управлявший воздушным движением на командно-диспетчерском пункте (КДП) аэропорта Железногорск, не пройдя стажировки на данном КДП. В результате катастрофы воздушные суда были уничтожены, погибли 29 человек. 17 ноября 1982 г. Иркутским областным судом диспетчер Г. был осужден на 6 лет лишения свободы; устранившийся от контроля над ним старший диспетчер А. – к 10 годам; направивший Г. для работы на КДП заместитель начальника службы движения С. – к 14 годам лишения свободы⁷.

⁷ Дьяков С.В., Игнатьев А.А., Карпушин М.П. Ответственность за государственные преступления / общ. ред. и введение Л.И. Баркова. М.: Юридическая литература, 1988. С. 191-192. Максимальный срок наказания по ст. 85 УК РСФСР составлял 15 лет лишения свободы. Снижение более чем вдвое максимального срока наказания по ст. 263 УК РФ в условиях возрастания техногенных рисков представляется неправильным.

В случае если диспетчер-стажер действовал в соответствии с указаниями диспетчера-инструктора либо по согласованию с ним, а диспетчер-инструктор отдавал такие указания или согласовывал действия стажера в нарушение действующих на транспорте правил, то в силу п. 1 ст. 42 УК РФ за последствия таких действий стажёр не ответственен.

При определении виновного в этой ситуации применима доктрина «опосредованного исполнительства». Так, по п. 2 ст. 33 УК РФ исполнителем преступления признается «лицо, непосредственно совершившее преступление либо непосредственно участвовавшее в его совершении совместно с другими лицами (соисполнителями), а также лицо, совершившее преступление посредством использования других лиц, не подлежащих уголовной ответственности в силу возраста, невменяемости или других обстоятельств, предусмотренных настоящим Кодексом».

Как пишет Г. Фристер, «опосредованное исполнительство имеет место тогда, когда одно лицо благодаря действиям другого лица исполняет состав деликта»⁸. Исходя из этой доктрины, можно констатировать, что отсутствие у лица «господства над деянием» влечет: а) отсутствие оснований для признания деяния этого лица преступным; б) возложение уголовно-правовой ответственности на субъект, отдавший неправомерное распоряжение⁹.

Следует также отметить, что в отечественной доктрине уголовного права сложилось понимание «приказа» или «распоряжения» как формализованного (письменного) или устного указания, отдаваемого в пределах компетенции руководителем любого уровня подчиненным им по службе или работе лицам¹⁰.

При этом небезынтересно, что институт освобождения от ответственности за исполнение приказа имеет давнюю историю. Так, В.Д. Меньшагин писал в 1950 г., что при отсутствии осознания преступности приказа, отданного начальником, «действия подчиненного, совершенные во исполнение приказа начальника, хотя и подпадающие под признаки того или иного состава преступления, не могут рассматриваться как преступные»¹¹.

Известный правовед А.А. Пионтковский отмечал в 1961 г.: «Исполнение подчиненным обязательного приказа является обстоятельством, устраняющим ответственность. (...) Исполнение подчиненным законно отданного ему по службе приказа, который впоследствии оказался преступным, устраняет противоправный характер действий подчиненного. За исполнение такого приказа несет ответственность лишь начальник, отдавший этот приказ»¹².

Примечательно, что В.Д. Меньшагин и А.А. Пионтковский в подтверждение своих выводов приводят один и тот же пример из судебной практики. Они указывают, что Судебная коллегия по уголовным делам Верховного Суда СССР в определении от 28 марта 1939 г. не нашла состава преступления в действиях электромонтера Т., который по распоряжению главного механика завода С. включил электроток в тот момент, когда бригадир Ш. производила по указанию С. смазку станка; в результате Ш. получила увечье. Судебная коллегия по уголовным делам не нашла в действиях Т. состава преступления, потому что Т. включил ток по прямому указанию С., выполнив, таким образом, законное для него распоряжение своего начальника и не сознавая,

⁸ Фристер Г. Уголовное право Германии. Общая часть / пер. с нем. 5-е изд. М.: Инфотропик Медиа, 2013. С. 516. Данная доктрина наиболее разработана в немецкой уголовно-правовой науке.

⁹ О данной доктрине см.: Фристер Г. Там же. С. 567-586; Баранков Н.В. Посредственное исполнение преступления: дисс. ... канд. юрид. наук. СПб., 2001.

¹⁰ По этому поводу существуют научные разработки: за 1985-2006 гг. увидели свет шесть диссертаций на соискание ученой степени кандидата юридических наук, несколько статей и одна монография. См.: Уголовное право: Библиография (1985-2006 годы) / под ред. А.Э. Жалинского. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Издательский дом «Гордец», 2007. С. 257, 653.

¹¹ Меньшагин В.Д. Советское уголовное право. М.: Госюриздат, 1950. С. 128.

¹² Пионтковский А.А. Курс советского уголовного права. Общая часть. Учение о преступлении по советскому уголовному праву. М.: Госюриздат, 1961. С. 476-477.

что может быть причинено увечье Ш. Нести ответственность за последствия этого распоряжения должен С.¹³.

Думается, что если такого рода судебное решение в связи с исполнением распоряжения начальника было вынесено в 1939 г., то в современной России исполнение функций диспетчером-стажером, действовавшим в строгом соответствии с обязательными для него указаниями, не может оцениваться как преступное.

Подчеркнем, что вышеизложенное не означает «презумпции вины» диспетчера-инструктора и других лиц, ибо необходимо всестороннее, профессиональное и честное исследование всех обстоятельств конкретного дела.

Необходимо также обратить внимание на сложный механизм причинности в правонарушениях, совершаемых в социотехнических системах. Так, в Руководстве ИКАО (Doc 9683, AN/950) указывается: «В зависимости от того, сразу или не сразу проявляются их последствия, недостатки можно рассматривать как активные недостатки, то есть ошибки или нарушения, которые оказывают незамедлительное неблагоприятное воздействие и обычно ассоциируются с эксплуатационным персоналом (пилот, диспетчер УВД, авиамеханик и т.д.), и скрытые недостатки, то есть решения или действия, последствия которых могут не проявляться в течение длительного времени. Скрытые недостатки проявляются под воздействием активных недостатков, технических проблем или неблагоприятных условий в системе, разрушая средства защиты системы. Скрытые недостатки присутствуют в системе задолго до возникновения происшествия и, по всей вероятности, порождаются директивными, нормативными органами, а также другими людьми, далеко отстоящими от происшедшего события как во времени, так и в пространстве. Люди, работающие в рамках интерфейса «человек – машина» (эксплуатационный персонал), играют роль наследников дефектов системы, таких как дефекты, порожденные плохой конструкцией, противоречивыми целями, порочной организацией и плохими управленческими решениями. Они просто создают условия, при которых скрытые недостатки могут проявиться. Усилия в области безопасности должны быть направлены на выявление и устранение именно таких скрытых недостатков, а не представлять собой усилия ограниченного характера, целью которых является сведение к минимуму активных недостатков. Активные недостатки — это лишь верхушка айсберга»¹⁴.

Думается, что возложение вины всей авиатранспортной системы, особенно государственных органов, на отдельного человека («стрелочника») не только не отвечает требованиям справедливости, но и не позволяет предотвратить авиакатастрофы в будущем. В любом случае в силу п. 4.3.1 Приложения 1 к Конвенции о международной гражданской авиации, именно государства обязаны принимать «соответствующие меры по обеспечению того, чтобы диспетчеры воздушного движения – курсанты не создавали опасности для аэронавигации»¹⁵.

ЛИТЕРАТУРА

1. *Уголовный кодекс Российской Федерации*: Федеральный закон от 13.06.1996 г. №63-ФЗ в действующей редакции.

¹³ Пионтковский А.А. Там же. С. 477; Меньшагин В.Д. Там же. С. 128-129. В советской юридической науке в середине прошлого века данную проблему широко исследовал И.И. Слущкий в работе «Обстоятельства, исключющие преступность деяния по советскому уголовному праву: дисс. ... д-р юрид. наук». Л., 1954.

¹⁴ Doc 9683, AN/950. Руководство по обучению в области человеческого фактора. Монреаль: ИКАО, 1998.

¹⁵ Приложение 1 («Выдача свидетельств авиационному персоналу») к Конвенции о международной гражданской авиации / изд. 11-е. Монреаль: ИКАО, 2011. С. 4-5. По вопросу современных подходов ИКАО к системе управления безопасности полетов см.: Чёрная О.О. Современное правовое регулирование управления безопасностью полетов / Человеческий фактор в авиации: управление, техника, право: сб. докладов на Московском международном форуме 21 ноября 2013 г. / сост. А.А. Сережкина, С.С. Юрьев. М.: Юрист, 2014. С. 111-119.

2. Приложение 1 («Выдача свидетельств авиационному персоналу») к Конвенции о международной гражданской авиации. 11-е изд. Монреаль: ИКАО, 2011.
3. **Дос 9683, АН/950.** *Руководство по обучению в области человеческого фактора.* Монреаль: ИКАО, 1998.
4. **Баранков Н.В.** *Посредственное исполнение преступления:* дисс. ... канд. юрид. наук. СПб., 2001.
5. **Дьяков С.В., Игнатьев А.А., Карпушин М.П.** *Ответственность за государственные преступления /* общ. ред. и введение Л.И. Баркова. М.: Юридическая литература, 1988. 224 с.
6. **Жулев В.И.** *Транспортные преступления.* М.: Спарк, 2001. 192 с.
7. *Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации (постатейный)* / отв. ред. А.И. Рарог. 7-е изд., перераб. и доп. М.: Проспект, 2011. 824 с.
8. *Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации (постатейный)* / под ред. Г.А. Есакова. 4-е изд. М.: Проспект, 2012. 544 с.
9. *Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации (постатейный)* / отв. ред. В.М. Лебедев. 13-е изд., перераб. и доп. М.: Юрайт, 2013. 1069 с.
10. *Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации: Научно-практический (постатейный)* / под ред. С.В. Дьякова, Н.Г. Кадникова. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Юриспруденция, 2013. 719 с.
11. **Коробеев А.И.** *Транспортные преступления.* СПб.: «Юридический центр «Пресс», 2003.
12. **Меньшагин В.Д.** *Советское уголовное право.* М.: Госюриздат, 1950. 520 с.
13. **Наумов А.В.** *Практика применения Уголовного кодекса Российской Федерации: комментарии судебной практики и доктринальное толкование.* М.: Волтерс Клувер, 2005. 1024 с.
14. **Пикуров Н.И.** Новое уголовное законодательство об ответственности лиц, связанных с обеспечением безопасности движения транспорта // *Российская юстиция.* 2011. № 2. С.11-13
15. **Пионтковский А.А.** *Курс советского уголовного права. Общая часть. Учение о преступлении по советскому уголовному праву.* М.: Госюриздат, 1961. 619 с.
16. **Слуцкий И.И.** *Обстоятельства, исключающие преступность деяния по советскому уголовному праву:* дисс. ... д-ра юрид. наук. Л., 1954.
17. *Уголовное право: Библиография (1985-2006 годы)* / под ред. А.Э. Жалинского. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Издательский дом «Городец», 2007. 815 с.
18. **Фристер Г.** *Уголовное право Германии. Общая часть /* пер. с нем. 5-е изд. М.: Инфотропик Медиа, 2013. 712 с.
19. **Чёрная О.О.** Современное правовое регулирование управления безопасностью полетов / *Человеческий фактор в авиации: управление, техника, право: сб. докладов на Московском международном форуме 21 ноября 2013 г.* / сост. А.А. Сережкина, С.С. Юрьев. М.: Юрист, 2014. С. 111-119.

THE PROBLEM OF RESPONSIBILITY OF THE AIR TRAFFIC CONTROLLER -TRAINEE IN ASPECT OF APPLICATION OF ART 263 OF THE CRIMINAL CODE OF RUSSIAN FEDERATION

Yurev S.S.

In this article the legal status of the air traffic controller-trainee in aspect of responsibility for violation of safety rules of flights is developed. The conclusion is drawn that he can bear responsibility only in case he worked contrary to instructions, obligatory for him, or without coordination with the air traffic controller-instructor.

Keywords: air traffic controller-trainee, safety rules, air traffic, Art 263 of the Criminal Code of Russian Federation, causal relationship, the doctrine of the mediated performance, fault, legal status, service of air traffic, responsibility.

REFERENCES

1. *Ugolovnyi kodeks Rossiiskoi Federatsii:* Federal'nyi zakon ot 13.06.1996 №63-FZ g v deistvuyushchei redaktsii. (In Russian).
2. *Prilozhenie 1 Vydacha svidetel'stv aviatsionnomu personalu k Konventsii o mezhdunarodnoi grazhdanskoi aviatsii* Izd. 11. Montreal. IKAO. 2011.
3. **Doc 9683, АН/950.** *Rukovodstvo po obucheniyu v oblasti chelovecheskogo faktora.* Montreal: IKAO. 1998.
4. **Barankov N.V.** *Posredstvennoe ispolnenie prestupleniya:* diss. ... kand. yurid. nauk. SPb., 2001. (In Russian).
5. **D'yakov S.V., Ignat'ev A.A., Karpushin M.P.** *Otvetstvennost' za gosudarstvennye prestupleniya.* Obshch. red. i vvedenie L.I. Barkova. M.: Yuridicheskaya literature. 1988. 224 p. (In Russian).
6. **Zhulev V.I.** *Transportnye prestupleniya.* M.: Spark. 2001. 192 p. (In Russian).
7. *Kommentarii k Ugolovnomu kodeksu Rossiiskoi Federatsii (postateinyi).* Otv. red. A.I. Rarog. 7-e izd., pererab. i dop. M.: Prospekt. 2011 824 p. (In Russian).

8. *Kommentarii k Ugolovnomu kodeksu Rossiiskoi Federatsii (postateinyi)*. Pod red. G.A. Esakova. 4-e izd. M.: Prospekt. 2012. 544 p. (In Russian).
9. *Kommentarii k Ugolovnomu kodeksu Rossiiskoi Federatsii (postateinyi)*. Otv. red. V.M. Lebedev. 13-e izd., pererab. i dop. M.: Yurait. 2013. 1069 p. (In Russian).
10. *Kommentarii k Ugolovnomu kodeksu Rossiiskoi Federatsii: Nauchno-prakticheskii (postateinyi)*. Pod red. S.V. D'yakova, N.G. Kadnikova. 2-e izd., pererab. i dop. M.: Yurisprudentsiya. 2013. 719 p. (In Russian).
11. **Korobeev A.I.** *Transportnye prestupleniya*. SPb.: «Yuridicheskii tsentr «Press». 2003. (In Russian).
12. **Men'shagin V.D.** *Sovetskoe ugolovnoe pravo*. M.: Gosyurizdat. 1950. 520 p. (In Russian).
13. **Naumov A.V.** *Praktika primeneniya Ugolovnogo kodeksa Rossiiskoi Federatsii: kommentarii sudebnoi praktiki i doktrinal'noe tolkovanie*. M.: Volters Kluver. 2005. 1024 p. (In Russian).
14. **Pikurov N.I.** *Novoe ugolovnoe zakonodatel'stvo ob otvetstvennosti lic, svyazannyh s obespecheniem bezopasnosti dvizheniya transporta. Rossiiskaya yustitsiya*. 2011. № 2. Pp. 11-13. (In Russian).
15. **Piontkovskii A.A.** *Kurs sovetskogo ugolovnogo prava. Obshchaya chast'. Uchenie o prestuplenii po sovetskomu ugolovnomu pravu*. M.: Gosyurizdat. 1961. 619 p. (In Russian).
16. **Clutskii I.I.** *Obstoyatel'stva, isklyuchayushchie prestupnost' deyaniya po sovetskomu ugolovnomu pravu: diss. ... d-ra yurid. nauk*. Leningrad. 1954. (In Russian).
17. *Ugolovnoe pravo: Bibliografiya (1985-2006 gody)*. Pod red. A.E. Zhalinskogo. 2-e izd., pererab. i dop. M.: Izdatel'skii dom «Gorodets». 2007. 815 p. (In Russian).
18. **Frister G.** *Ugolovnoe pravo Germanii. Obshchaya chast'*. Per. s nem. 5-e izd. M.: Infotropik Media. 2013. 712 p. (In Russian).
19. **Chernaya O.O.** *Sovremennoe pravovoe regulirovanie upravleniya bezopasnost'yu poletov. Chelovecheskii faktor v aviatsii: upravlenie, tekhnika, pravo: sb. dokladov na Moskovskom mezhdunarodnom forume 21 noyabrya 2013 g.* Sost. A.A. Serezhkina, S.S. Yur'ev. M.: Yurist. 2014. Pp. 111-119. (In Russian).

Сведения об авторе

Юрьев Сергей Сергеевич, 1958 г.р., окончил Калининский государственный университет (1984), доктор юридических наук, профессор Российской академии адвокатуры и нотариата, президент Национальной ассоциации воздушного права, почетный юрист г. Москвы, автор более 130 научных работ, область научных интересов – теоретико-правовые аспекты демократии, государства и права в современном мире, правовые вопросы использования воздушного пространства, организация оказания правовой помощи и др.