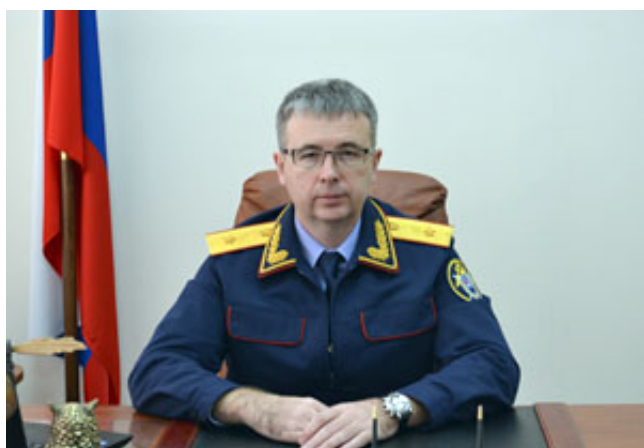




## Интервью руководителя Московского межрегионального следственного управления на транспорте СК России информационному агентству "Интерфакс"



Руководитель Московского межрегионального следственного управления на транспорте СК России А.Устинов: "Одна из главных задач следственного управления – сделать так, чтобы люди не боялись пользоваться транспортом"

25 июля в России впервые отметили профессиональный праздник – День сотрудника следственных органов. 301 год назад - в 1713 году Петр I подписал указ о создании "Следственной Канцелярии гвардии майора Семеновского полка Михаила Ивановича Волконского". Она была подчинена непосредственно императору и занималась делами о наиболее опасных деяниях, посягающих на основы государственности, в первую очередь – преступлениями, совершаемыми высокопоставленными должностными лицами органов государственной власти (взяточничество, казнокрадство, служебные подлоги, мошенничество).

В этот день, День сотрудника следственных органов, корреспондент "Интерфакса" встретился с руководителем Московского межрегионального следственного управления на транспорте СК России генерал-майором юстиции Алексеем Устиновым.

- В этом году в Российской Федерации впервые отметили День сотрудника следственных органов. Что Вы можете пожелать своим коллегам?

- Сегодня наша служба действительно и опасна и трудна. Она не только почетная – она



Официальный сайт  
Следственный комитет  
Российской Федерации

сложная. Наши сотрудники гибнут при исполнении служебных обязанностей гораздо чаще, чем раньше – и в "горячих точках", и при исполнении служебного долга. Поэтому хочу сказать всем своим коллегам – и нынешним, и бывшим, и даже будущим: будьте мужественными, защищайте себя, защищайте государство. Именно это наш профессиональный долг.

Закон суров, но это закон. Он един для всех, и, если мы это правильно понимаем, то успех нам гарантирован. И в раскрытии уголовных дел, и при предупреждении трагедий.

Я поздравляю с этой датой всех следователей – и Следственного комитета, и других правоохранительных органов.

- В последние месяцы продолжается грустная тенденция падений легкомоторных самолетов.

- Да, к сожалению. В первом полугодии зарегистрировано пять таких случаев, погибли семь человек. Динамика пока отрицательная: число происшествий растет. За 4,5 года (с 1 января 2010 года) произошло 57 катастроф воздушных судов малой и сверхмалой авиации. Погибли 60 человек. Для сравнения – в коммерческой авиации за этот же период произошло всего три авиакатастрофы.

- Как бороться с этой проблемой?

- Сегодня мы должны понимать, что малая авиация найдет свое развитие. Бизнесмены, олигархи, элита – причем не только и не сколько российская, сколько мировая – могут себе позволить не стоять в пробках, а вылететь, например, на дачу на частном вертолете. И поэтому они будут постоянно лоббировать развитие авиации общего назначения и успешно бороться за упрощение процедур. Кроме того, последние несколько месяцев мы уже фиксируем происшествия с воздушными судами-самоделками. То есть в воздух начинает подниматься не только бизнесмен, но и средний класс. Стоимость воздушных судов снижается, не секрет, что уже на рынке появились наборы "сделай самолет своими руками".

Это не плохо. Но, по моему скромному мнению, вопросы развития малой авиации и вопросы законодательного урегулирования должны идти параллельно. Однозначно могу сказать: сегодня вряд ли получится идти путем запретов. Он тупиковый.

Согласитесь: сесть за руль автомобиля и сесть за штурвал самолета (или вертолета) – две очень большие разницы. Поэтому и правила должны быть разные и требования к тем, кто проходит обучение – по теоретическим вопросам, по практике полета – тоже должны быть разные. А именно здесь уже образовалась пропасть: люди хотят летать, они даже поступают на курсы, и даже несколько уроков получают, а завтра мы сталкиваемся с катастрофами. Порой пилоты – совсем любители считают так: это моя дорогая игрушка, которой я имею право пользоваться. А вы должны создать мне условия.



- По-своему, это правильно.

- Наверное. Но любое право предусматривает ответственность. И если будет избрана уведомительная система полетов в коридоре авиации общего назначения, то пилот или владелец должен будет понимать, что нельзя летать при погодных условиях, когда не то что здравомыслящий человек в небо не поднимется – хороший хозяин собаку из дома не выгонит. Потому, что ночь, потому, что сильный ветер, потому, что низкая облачность.

А у нас воздушные суда в такую погоду взлетают и разбиваются. И гибнут не только их владельцы, но и их пассажиры. Вот это – совсем неправильный подход.

- Но ведь регламенты существуют, регулярно пересматриваются, и за ними следят несколько специально уполномоченных органов?

- А как они соблюдаются? Мы думаем, что садящийся за штурвал человек понимает: он берет на себя повышенную ответственность за судьбу того, кого перевозит, и даже за судьбу тех, кто на земле... Это подразумевает соблюдение хотя бы элементарных правил! Но, как показывает следственная практика, мы не можем на это рассчитывать. Не можем апеллировать к здравому смыслу.

Теперь представьте картину: рядом с обычной АЗС на одной из местных автодорог приземляется вертолет. Пилот заливает баки – и взлетает. Это нормально? С учетом того, что топливо для воздушных судов должно быть не только высококачественным, но и специальным. И двигатели воздушных судов несколько отличаются и по мощности, и по конструкции от автомобильного мотора. Да что там говорить: если двигатель заглохнет у машины, то она просто остановится. А воздушное судно не только остановится, но и упадет. Абсолютно все пилоты-любители владеют автомобилями, а любой шофер знает: не все АЗС одинаковы. Безопасность начинается с того, какое топливо и как хранится, как хранится и обслуживается техника.

Есть еще одна серьезная проблема. Дело в том, что конструкция статей Уголовного кодекса, относящихся к безопасности эксплуатации транспорта, предусматривает последствия – в виде крупного ущерба либо жертв. Но я, например, не могу ждать, когда кто-то погибнет.

Давайте конкретно. Статья 263 Уголовного кодекса, предусматривающая ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, распространяет свое действие на спецсубъектов: лиц, которые в силу работы или занимаемой должности обязаны соблюдать эти правила. Это либо командир воздушного судна авиакомпании, либо нанятый пилот. Но о собственнике речь в этой статье вообще не идет. И поэтому эта статья в случаях авиации общего назначения работать не будет.

Это и называется "пробел в законодательстве".



Официальный сайт  
Следственный комитет  
Российской Федерации

---

Другая статья УК номер 268: "Нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта". Она распространяет свое действие на пассажиров, пешеходов или других участников дорожного движения, кроме указанных в статье 263. Опять-таки прямого отсыла к собственнику или пилоту легкомоторного воздушного судна нет. То есть мы немножко лукавим, привлекая их к ответственности.

И еще одна тонкость: расследованием статьи 268 занимаются отделы дознания территориальных органов внутренних дел. Фактически это значит, что расследованием подобных трагедий занимается участковый райотдела полиции. У которого и без того задач вагон и маленькая тележка: от мигрантов до паспорта дома и предупреждения квартирных краж. Только самолетов ему для полного счастья и недостает.

Поэтому сейчас Следственный комитет ставит вопрос так: все, что касается транспорта, независимо от того, маленький ли это самодельный дельтаплан или широкофюзеляжный Боинг, – все надо отдать в руки специалистов – полицейские, прокуроры, следователи, эксперты Росавиации и Ространснадзора. Ведь на сегодняшний день многие стремятся отойти от этих проблем, забывая, что малая авиация набирает и будет набирать силу, и что, самое главное, за каждой аварией стоит человек. Мы уже вышли с такой инициативой к законодателю.

- А как Вы относитесь к идее создать Госавиаинспекцию – по образу ГАИ?

- В принципе, приветствую – но только при правильной организации. Вот заметили мы самолет-нарушитель – мы что, его сачком будем с неба на землю опускать? Нет. Значит, нужны свои патрульные воздушные суда, соответствующим образом оснащенные. Их пилоты должны быть защищены социально и физически. Надо решить вопрос с топливом для них. Это решаемо, но этим нужно заниматься.

Хочу еще отметить, что даже в рамках существующих приказов, ведомственными распоряжениями многие шероховатости можно и нужно устранить. Ведь для того, чтобы вменить в обязанности транспортной полиции контролировать и авиацию общего назначения, не нужно менять закон. Надо просто выпустить соответствующий приказ.

Но все-таки, как мне кажется, главное – контроль в вопросах регистрации, учета, обучения и получения удостоверений летчика-пилота. А что мы имеем? Только недавно в суд нами было направлено уголовное дело в отношении замначальника отдела инспекции по безопасности полетов межрегионального территориального управления воздушного транспорта центральных районов федерального агентства воздушного транспорта. За осуществление квалификационных проверок техники пилотирования (попросту – за практический экзамен) он брал деньги без тестов. Выявлены два случая. То есть две аварии нам удалось предотвратить.



Официальный сайт  
Следственный комитет  
Российской Федерации

И еще. Наболевшее. Законодатель вернул в Уголовный кодекс ответственность, которая была в УК РСФСР за управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения. Но касается она управления автомобилями и автобусами. То есть для пьяного водителя статья есть, а для, например, пьяного пилота легкомоторного самолета – нет статьи. Этот пробел тоже надо устранять.

- Что Вы можете сказать о расследовании уголовного дела по факту столкновения 20 мая пассажирских поездов в районе станции Бекасово Киевского направления?

- Оно в самом разгаре. Назначены необходимые экспертизы, в том числе комплексная судебно-техническая экспертиза, на разрешение которой поставлено более 30 вопросов. Поэтому говорить о завершении расследования, об окончательных выводах, кто виноват в этой трагедии пока все-таки преждевременно. Суд продлил еще на два месяца срок содержания под стражей железнодорожников. Мы рассчитываем в течение этого срока получить заключение экспертов и определиться с кругом виновных лиц. Следствие не намерено остановиться на "стрелочниках". Нам предстоит разобраться, где заканчивается ответственность конкретного рабочего – мастера, бригадира, а где начинается ответственность начальника пути и его руководителей.

Сегодня уже приблизительно ясно, что послужило причиной трагедии: люди с большим стажем работы начали ремонт тогда, когда стояла 30-градусная жара, то есть при тех условиях, когда это в принципе запрещено. Удивительно, что они заметили возникшую неисправность, но ни один из них не поступил так, как это предписано инструкцией: никто даже не попытался остановить движение поездов. Причем тогда, когда оставалось время для принятия мер. Это в голове не укладывается!

Нам предстоит разобраться с причинами такого поведения опытных, повторюсь, людей. Уже установлено, что участок, на котором произошла трагедия, ремонтировался в начале второй декады мая. Но при приемке работ были выявлены недоделки, на устранение которых отводилось семь дней. И бригада вышла на пути накануне повторной проверки: 21 мая повторная комиссия должна была принимать работу, и в случае выявления брака встал бы вопрос о привлечении всех работников к дисциплинарной ответственности. Поэтому они торопились устранить недостаток.

Вообще говоря, и эта трагедия, и трагедия в метро высветили очень серьезную системную проблему: острой нехватки квалифицированных рабочих среднего звена, если так можно сказать. Вот два расследования, о которых мы говорим, и которые ведет Следственный комитет. В обоих случаях мы столкнулись с тем, что таких рабочих не хватает. И что действенного контроля за ними нет. Если за тем, кто садится за штурвал самолета или входит в кабину машиниста пассажирского поезда, контроль есть, то за качеством труда той армии рабочих, которая обслуживает транспорт, он фактически отсутствует. А обе трагедии, насколько я понимаю, стали следствием именно экономических вопросов. Ведь работники не



Официальный сайт  
Следственный комитет  
Российской Федерации

---

только должны быть мотивированы – они еще должны быть отдохнувшими, прошедшими все этапы обучения и переподготовки, здоровыми. А это уже вопросы к руководству предприятий.

Хочу привести один пример. В недавнем прошлом в ряде авиакомпаний практиковалось применение штрафных санкций к пилотам, выполнявшим прерванный заход на посадку (так называемый уход на второй круг) – в целях предотвращения дополнительных финансовых затрат. Тогда Росавиация вмешалась в этот процесс и запретила подобную практику. И все до одной авиационные компании восприняли это правильно, а не как вмешательство государства в их свободы. Просто потому, что нет ничего более ценного, чем человеческая жизнь. Она дороже любых денежных затрат.

А сегодня над всеми нами, к сожалению, висит Дамоклов меч непрофессионализма. И от него надо избавляться. Один известный исторический персонаж говорил, что кадры решают все. Этот тезис по-прежнему актуален.

Поэтому я считаю одной из главных задач моего следственного управления – сделать так, чтобы люди не боялись пользоваться транспортом. Ни речным, ни воздушным, ни железнодорожным.

- Что Вы можете сказать о расследовании преступлений прошлых лет – убийства в электричке "Москва-Серпухов", на станции Лосиноостровская, а так же серии смертей от клофелина в пригородных электричках?

- Начнем с убийства четырех человек на станции Лосиноостровская. Дело это не приостановлено. Сегодня мы заслушивали его, там есть наработки, установлен круг подозреваемых. По основной версии это – преступная группа, которая и ранее совершала тяжкие преступления. Намечены конкретные задачи, а больше я Вам сегодня ничего не скажу. Расследование убийства 15 сентября 2009 года патруля милиции и хищения табельного оружия в электропоезде "Москва-Каланчевская – Серпухов" недавно завершено. Оно шло непросто, на причастность к нему проверили несколько десятков человек. Удалось установить свидетеля, который видел преступника сразу после произошедшего, буквально над телами милиционеров.

Выяснилось, что патруль погиб от рук человека, который проверялся на причастность к убийству судьи Мосгорсуда Эдуарда Чувашова. Это бывший боец войск специального назначения, затем служивший в правоохранительных органах, но уволенный. В сентябре 2009 года он уже находился в розыске, вместе с женой и новорожденным ребенком снимал квартиру в Чехове, то есть его нахождение на месте происшествия объяснимо. Уже на следующий день все трое покинули квартиру, не уведомив ее хозяина и не вернув ключи. При этом в жилище были обнаружены патроны, гильзы, порох, пыжи, дробь, контейнеры для дроби. Вскоре он выехал на территорию одной из республик бывшего СССР, где погиб от случайного взрыва гранаты, которую постоянно носил при себе.





Официальный сайт  
Следственный комитет  
Российской Федерации

---

Что же касается случаев смерти от комбинированного действия лекарственных препаратов и алкоголя – работа по ним не прекращается. Анализ имеющихся материалов – а это несколько тысяч гигабайт информации с данными – требует значительного времени. Но у нас уже есть несколько удачных наработок.

Я считаю, что принцип неотвратимости наказания является одним из краеугольных камней государственности. И в связи с этим хочу напомнить неформальный девиз Следственного комитета РФ: не бывает нераскрытых преступлений – бывают недоработки следователя.

29 Июля 2014

Адрес страницы: <https://sledcom.ru/press/interview/item/507999>