

***Бойко Наталия Семеновна***

канд. юрид. наук, д-р ист. наук, доцент, профессор

ФГБОУ ВО «Ульяновский государственный  
педагогический университет им. И.Н. Ульянова»

г. Ульяновск, Ульяновская область

***Трошин Сергей Андреевич***

курсант

ФГБОУ ВО «Ульяновский институт гражданской авиации  
им. Главного маршала авиации Б.П. Бугаева»

г. Ульяновск, Ульяновская область

***Хисматуллина Юлия Ринатовна***

студентка

ФГБОУ ВО «Ульяновский государственный  
педагогический университет им. И.Н. Ульянова»

г. Ульяновск, Ульяновская область

***Ильина Виктория Владимировна***

студентка

ФГБОУ ВО «Ульяновский государственный  
педагогический университет им. И.Н. Ульянова»

г. Ульяновск, Ульяновская область

## **МЕЖДУНАРОДНЫЙ ХАРАКТЕР ПРОЦЕДУРЫ РАССЛЕДОВАНИЯ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ**

*Аннотация:* в статье сделана попытка обобщения международного опыта, накопленного как в гражданской, так и в военной авиации, по борьбе с теми негативными явлениями и факторами внешней среды, которые серьезно влияют на уровень обеспечения безопасности полетов и приводят к авиационным происшествиям.

*Ключевые слова:* гражданская авиация, военная авиация, негативные явления, внешняя среда, авиационные происшествия, ИКАО.

Гражданский воздушный транспорт считается самым безопасным видом транспорта, тем не менее по своей природе аэронавигация представляет собой деятельность, которая сталкивается со множеством потенциальных опасностей, таких как противодействие закону тяготения и крайне неблагоприятные погодные условия, большая загрузка воспламеняющегося топлива, вероятность сбоя в любом из многочисленных и сложных механических или электрических компонентов, ошибка из-за человеческого фактора при управлении воздушным судном, а также возникновение опасности вследствие акта незаконного вмешательства.

Национальное законодательство регулирует последствия авиационного происшествия и действия, которые должны быть предприняты соответствующими органами [1; 5]. Всякий раз, когда возникает событие, связанное с гибелью людей, травмами или материальным ущербом, государства проводят процедуру по спасению и расследованию, которая может включать в себя полицейскую службу, пожарную службу, канонерское расследование, страховое расследование, судебные процедуры в отношении предполагаемых правонарушений или решений о компенсации и т.д. [7].

В настоящее время в гражданской авиации действует ряд документов, которые регламентируют процесс расследования авиационных происшествий. Под безопасностью полетов в авиации понимается состояние, при котором риски, связанные с авиационной деятельностью и относящиеся к эксплуатации воздушных судов или обеспечивающие их эксплуатацию, снижены до приемлемого уровня и контролируются [1; 5].

Само авиационное происшествие, которое относится к гражданской авиации, частной и государственной авиации, свидетельствует о наличии опасностей и недостатков в авиационной системе. Проводимое расследование авиационного происшествия по установленным нормативам и правилам должно выявить основные и непосредственные системные причины, повлекшие это событие, а также рекомендовать мероприятия, которые, по мнению специалистов, позволят исключить повторение авиационных катастроф по этой причине. Государство,

на территории которого произошло авиационное происшествие, в соответствии со ст. 26 Конвенции о международной гражданской авиации обязано провести расследование обстоятельств этого происшествия [6; 8]. Данное обязательство можно выполнить лишь при наличии надлежащего законодательства. Законодательством государств утверждается полномочный орган по расследованию авиационных происшествий (комиссия, совет или иной орган по расследованию авиационных происшествий). Полномочный орган по расследованию авиационных происшествий в государстве, являющемся членом Международной организации гражданской авиации (ИКАО), должен действовать объективно и абсолютно беспристрастно. Эти органы должны быть сформированы так, чтобы исключалась возможность политического и военного вмешательства в его работу, а также давления на них. Как правило, такие органы во всех государствах подотчетны конгрессам или парламентам [2]. Международный характер гражданской авиации также обуславливает необходимость такого развития права, которое бы позволяло убедиться в том, что любое происшествие с воздушным судном в любой точке мира будет подлежать расследованию. В международном праве в настоящее время есть конкретное положение о расследовании происшествий в статье 26 Чикагской конвенции [4]. *Так, например, согласно статье 26 «Расследование происшествий» в случае происшествия с воздушным судном одного Договаривающегося государства, имевшего место на территории другого Договаривающегося государства и повлекшего смерть или серьезные телесные повреждения либо свидетельствующего о серьезном техническом дефекте воздушного судна или аэронавигационных средств, государство, на территории которого произошло происшествие, назначает расследование обстоятельств происшествия в соответствии с процедурой, которая может быть рекомендована Международной организацией гражданской авиации, насколько это допускает его законодательство. Государству, в котором зарегистрировано воздушное судно, предоставляется возможность назначить наблюдателей для присутствия при расследовании, а государство, проводящее расследование, направляет этому государству отчет и заключение о расследовании.*

Процедура, которая может быть рекомендована Международной организацией гражданской авиации, содержится в Приложении 13 к Чикагской конвенции. Совет ИКАО понимал необходимость прояснить связь между статьей 26 Конвенции и Приложением 13 [7]. Это Приложение включает в себя формулировку статьи 26 и при его принятии Совет ИКАО был обеспокоен тем, что государствам не будет разрешено представлять несоответствия с Приложением, на основании статьи 38 Конвенции, в отношении фундаментальных положений статьи 26, как то – обязанность государства, в котором произошло происшествие, назначить расследование, право государства регистрации воздушного судна назначить наблюдателей, присутствующих на расследовании и обязанность государства, которое проводит расследование, представить отчет и выводы государству регистрации воздушного судна.

В Приложении 13 в основном рассматриваются процедуры расследования, но в нем содержится ряд пунктов, имеющих юридическое значение, которые необходимо подчеркнуть. Хотя могут быть разные типы расследований в различных целях в рамках национальных законодательств, расследование в соответствии с международными стандартами Приложения 13 строго определено, как описано в стандарте 3.1:

Цель расследования.

3.1. Единственной целью расследования авиационного происшествия или инцидента является предотвращение авиационных происшествий и инцидентов. Целью этой деятельности не является установление доли чьей-либо вины или ответственности [7].

Это положение имеет решающее значение, поскольку единственной целью расследования в соответствии со статьей 26 и Приложением 13 является найти причину или причины (действия, бездействия, обстоятельства, условия, или их совокупность комбинации), которые привели к авиационному происшествию или инциденту. Это должно быть сделано путем сбора и анализа информации, составления заключений, содержащих определение причин и, при необходимости, внесение рекомендаций по безопасности.

Цель расследования – предотвратить повторение подобных авиационных происшествий или инцидентов в подобных ситуациях и условиях в будущем. Установление виновных или ответственных не является целью расследования. Это может также означать, что процесс расследования не должен быть в духе состязания, а должен быть направлен на установление существенных фактов с полной объективностью, чтобы извлечь уроки на будущее. Приложение 13 выходит за рамки статьи 26 Конвенции во многих отношениях и это совершенно законно. Конвенцией обусловлены основные правовые рамки, связывающие форму международного договора и дополняющего его в мельчайших подробностях Приложения. Это результат квазизаконодательной деятельности Совета ИКАО в соответствии со статьями 37, 54(1) и 90 Конвенции, и государства должны соответствовать им «в максимально возможной степени». Хотя статья 26 Конвенции касается «происшествий», Приложение 13 затрагивает такие пункты, как «авиационные происшествия и инциденты», а также «серьезный инцидент». Их определения следующие:

*Авиационное происшествие:* Событие, связанное с использованием воздушного судна, которое имеет место с момента, когда какое-либо лицо поднимается на борт с намерением совершить полет, до момента, когда все находившиеся на борту лица покинули воздушное судно, и в ходе которого:

*а) какое-либо лицо получает телесное повреждение со смертельным исходом или серьезное телесное повреждение в результате:*

*– нахождения в данном воздушном, судне; или*

*– непосредственного контакта с какой-либо частью воздушного судна, включая части, отделившиеся от данного воздушного судна; или*

*– непосредственного воздействия струи газов реактивного двигателя;*

*за исключением тех случаев, когда телесные повреждения получены в результате естественных причин, нанесены самому себе, либо нанесены другими лицами, или когда телесные повреждения нанесены безбилетным пассажирам, скрывающимся вне зон, куда обычно открыт доступ пассажирам и членам экипажа; или*

б) воздушное судно получает повреждения или происходит разрушение его конструкции, в результате чего:

нарушается прочность конструкции, ухудшаются технические или летные характеристики воздушного судна; и обычно требуется крупный ремонт или замена поврежденного элемента; *за исключением* случаев отказа или повреждения двигателя, когда поврежден только сам двигатель, его капоты или вспомогательные агрегаты; или когда повреждены только воздушные винты, законцовки крыла, антенны, пневматики, тормозные устройства, обтекатели, или когда в обшивке имеются небольшие вмятины или пробоины; или

с) воздушное судно пропадает без вести или оказывается в таком месте, где доступ к нему абсолютно невозможен.

*Инцидент:* Любое событие, кроме авиационного происшествия, связанное с использованием воздушного судна, которое влияет или могло бы повлиять на безопасность эксплуатации. *Серьезный инцидент:* Инцидент, обстоятельства которого указывают на то, что едва не имело место авиационное происшествие [7].

Государство места события обязано начать расследование обстоятельств этого авиационного происшествия в соответствии со статьей 26 Чикагской конвенции и в соответствии с Приложением 13. Однако «начать» не обязательно означает «проводить» расследование. Такое расследование в соответствии с Приложением 13 является сложным и трудоемким процессом, требующим значительных расходов (например, для извлечения обломков со дна территориального моря или других труднодоступных мест, воссоздания картины крушения, и т. д.), а также передовой опыт, который не обязательно есть у каждого договаривающегося государства. По этой причине Приложение 13 разрешает государству места события передать целиком или частично проведение этого расследования другому государству по взаимной договоренности и согласию. Обязанность по расследованию серьезного инцидента является только рекомендуемой практикой (5.1.1), а не стандартом [7].

В заключение следует отметить, что по всем направлениям регулирования безопасности полетов по линии авиации гражданского назначения необходимы

дальнейшие серьезные исследования и их крайне желательно проводить совместно с другими странами под эгидой ИКАО.

### *Список литературы*

1. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 №60-ФЗ (ред. от 08.06.2020) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2021) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_13744/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_13744/)

2. Дос 9962. Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов: политика и процедуры. 1-е изд. – Монреаль: ИКАО, 2011. – 114 с.

3. Дос 9859. Руководство по управлению безопасностью полетов (РУБП). 3-е изд. – Монреаль: ИКАО, 2013. – 300 с.

4. Конвенция о международной гражданской авиации (Чикаго, 7 декабря 1944 г.) (с изменениями и дополнениями). Часть I: Аэронавигация (ст.ст. 1–42). Глава IV: Меры содействия аэронавигации (ст.ст. 22–28). Статья 26: Расследование происшествий [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://base.garant.ru/2540490/3ac805f6d285/>

5. Постановление Правительства РФ от 2 декабря 1999 г. №1329 «Об утверждении Правил расследования авиационных происшествий и авиационных инцидентов с государственными воздушными судами в Российской Федерации» (с изменениями и дополнениями) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://base.garant.ru/12117871/>

6. Приложение 19 к Чикагской конвенции. Управление безопасностью полетов. 1-е изд. – Монреаль: ИКАО, 2013. – 41 с.

7. Приложение 13. Расследование авиационных происшествий и инцидентов. ИКАО, 2016. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.caakz.com/content/2020/03/prilozhenie-13.pdf>

8. Филин А.Д. Автоматизированные системы управления воздушным движением / А.Д. Филин, А.Ю. Шатраков [и др.]; под ред. Ю.Г. Шатракова. – СПб.: Политехника, 2014. – 536 с.