

**Доклад на 22 Ежегодной конференции РААКС  
«АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ СТРАХОВАНИЯ АВИАЦИОННЫХ И  
КОСМИЧЕСКИХ РИСКОВ»**

*Валерий Постников,  
Общество независимых расследователей  
авиационных происшествий*

**Расследование авиационных происшествий.**

**Кто заинтересован?**

По мере развития гражданской авиации, усложнения всех ее составляющих, а именно конструкции воздушных судов, наземной инфраструктуры (ОРВД, Аэропорты, Организации метеослужбы и др.) существенно изменилось и правовое поле процесса расследований, и методология, и отношение общества к результатам. На сегодняшний день к расследованию одного и того же события привлекается целый ряд государственных органов, сотрудников изготовителя-разработчика, эксплуатанта, органов государственного надзора и судебных органов. В совокупности по одному конкретному происшествию работают десятки, а иногда и сотни человек. В основу процесса расследования положены международные нормы и правила (13-ое Приложение Чикагской конвенции по гражданской авиации). В соответствии с этим документом разработаны и применяются некие нормы и правила расследования, отражающие как взгляд государственных органов управления на проблему, так и специфику конкретной страны. В России таким документом является ПРАПИ-98. Главный и основной тезис, которым руководствуются расследователи в рамках упомянутых документов следующий –

*«1.1.5. Целями расследования авиационного происшествия или инцидента являются установление причин авиационного происшествия или инцидента и принятие мер по их предотвращению в будущем.*

*Установление чьей-либо вины и ответственности не является целью расследования авиационного происшествия или инцидента.*

*Любое судебное или административное разбирательство, направленное на установление доли чьей-либо вины или ответственности, проводится отдельно от расследования, выполняемого в соответствии с настоящими Правилами.»*

Следует отметить, что и наши отечественные, и зарубежные организации стараются достаточно строго придерживаться сформулированных требований. Хотел бы обратить Ваше внимание, что и в этих документах содержится упоминание о **других** организациях или лицах, прямо или косвенно причастных к расследованию. Укажу лишь на наиболее значимые:

- 1) Следственный комитет РФ, проводящий следственные действия для установления конкретных лиц, виновных в причинах события;
- 2) Суды общей юрисдикции, рассматривающие уголовные дела, возбужденные Следственным комитетом;
- 3) Ространснадзор РФ ...;
- 4) Региональные Инспекции ГА РФ и их региональные управления;
- 5) Страховые компании, имеющие право в соответствии с Законом о страховании рассматривать по существу те же события в качестве обычного решения задачи о признаках страхового случая и размерах выплат страхового возмещения.

Замечу, что никто не воспрепятствует праву проводить независимое расследование, например журналистское.

Целью краткого выступления является попытка оценить есть-ли взаимодействие перечисленных организаций, имеются ли противоречия в их целях, задачах и какое значение всё это имеет для получения достаточно достоверной картины события, на сколько некоторые противоречия могут повлиять (и влияют) на выяснение, возможно глубокое и объективное, причины факторов, которые ложатся в основу тех или иных действий.

Для иллюстрации несколько (кратко) примеров.

1) В крупном аэропорту происходит выкатывание воздушного судна на боковую полосу безопасности, его серьезное повреждение (подлом передней опоры, серьезное повреждение носовой части фюзеляжа, двигателей). Выполняются процедуры эвакуации пассажиров и процедуры, регламентированные ПРАПИ-98 по первоначальным действиям сбора и оценки информации по событию. Экипаж направляется на медицинское обследование на предмет установления отсутствия алкогольного или наркотического опьянения. При этом сформированная по событию региональная комиссия по расследованию (событие квалифицируется как серьезный инцидент), в частности летная подкомиссия, в силу своих полномочий приглашает членов экипажа для опроса.

В то же время информация о событии доводится до правовых органов, которые, оценив существо и последствие события, возбуждают уголовное дело по факту причинения вреда жизни и здоровью пассажиров, а так же крупным материальным потерям. Следователь СК РФ, приступивший к работе проводит допросы членов экипажа и наземного персонала аэропорта.

Думаю, не стоит не учитывать психологическое состояние опрашиваемых-допрашиваемых, которые, безусловно, находятся в определено психологически-стрессовом состоянии.

Естественный вопрос: «Что мы хотим получить?». Максимально достоверные, хотя и субъективные, данные о развитии особой ситуации, либо «показания участников события», которые они дают после подписки с предупреждением об ответственности за дачу ложных показаний (чаще всего на данном этапе – в качестве свидетелей).

Добавлю, что приоритет в работе Следственного комитета и взаимодействие его сотрудников с представителями Комиссии по расследованию процедурно нигде не описано. Как правило, эти вопросы решаются по ситуации и личным договоренностям конкретных лиц.

Если добавить к этому, что в Комиссиях по расследованию АП и серьезных инцидентов вы практически не встретите психологов (и это при том, что подавляющее большинство факторов связано с деятельностью экипажа и/или наземного персонала – аэропорт, орган ОРВД, метеослужба), то сами понимаете, что качество и достоверность получаемой таким образом информации не улучшается.

2) В процессе дальнейшей работы по событию Комиссия по расследованию выпускает отчет, а Росавиация, либо ее территориальное управление, готовит приказ о принятых административных мерах к лицам, ответственным за событие и профилактических мероприятиях, необходимых по устранению выявленных недостатков.

Параллельно в работе Следственного комитета, как правило, формулируется и принимается решение о проведении независимой летно-технической, судебно-технической и т.д. экспертизы. Это решение оформляется Постановлением следователя и после подбора экспертов и их работы появляется Заключение с детализированным перечислением кто-именно и что нарушил (какие нормативные документы) и как эти нарушения связаны с наступившими последствиями.

Если добавить к вышесказанному взаимодействие с представителем Страховщика (по более-менее серьезным случаям назначенным Сюрвейером) и естественной заинтересованности эксплуатанта (владельца ВС) в получении страхового возмещения, то, как Вы понимаете, на одном и том же объеме информации по событию работает целый круг специалистов разного профиля имеющих не одинаковые цели. Ожидать от них неких согласований в формулировках и выводах подготавливаемых документов вряд ли приходится.

Тем не менее, не смотря на соответствующие «заклинания» авиационных расследователей об их непричастности к определению ответственности и вины авиационного персонала, Отчет по расследованию, выполненный в рамках ПРАПИ-98 является основным документом, в котором содержится (или должно содержаться) максимальное количество объективной и достоверной информации.

А теперь несколько замечаний из практики использования результатов вышеописанной деятельности.

Экспертное Заключение принимается Заказчиком (СК РФ) и с его утверждением в транспортной Прокуратуре направляется в составе обвинительного Заключения в суд. В крайне редких случаях УД закрывается за отсутствием состава преступления.

Отчет о расследовании и выпущенный на его выводах Приказ Росавиации направляется для реализации профилактических мероприятий в авиакомпанию и другим юридическим лицам. За последние четыре года с помощью Общества независимых расследователей выполнено более 70 работ. Все они были приняты и одобрены Заказчиком СК без замечаний. В 7-ми из них в выводах экспертов содержались формулировки существенно отличающиеся от Отчета по расследованию. В трех случаях Заключения экспертов содержали формулировки «с точностью до наоборот».

Все указанные работы были представлены в суды и по ним приняты соответствующие судебные решения. Мы не получили ни одной рекламации ни от СК, Прокуратуры, Суда (в виде, например частного определения) о некорректности или необъективности экспертных оценок.

Вернемся к Задаче Страховщика по оценке причин события и принятия решения. На сколько мне известно, в подавляющем большинстве случаев Страховщик настаивает на представлении Страхователем именно Отчета по расследованию и руководствуется изложенном в этом отчете выводами.

Иногда, крайне редко, Страховщик что-то уточняет в формулировках упомянутого Отчета, конкретизируя Выводы и выявленные недостатки. При этом остается за скобками положение Отчета по расследованию об его цели, именно выявлению аварийных факторов события без установления вины или ответственности. Всё таки, в основу такой работы всё равно кладется Отчет по расследованию.

Не стоит забывать и о существовании еще одного надзорного органа, а именно Ространснадзора. Приведу конкретный пример, сравнительно недавно имел место серьезный инцидент с попаданием самолета Аэрофлота в зону турбулентности ясного неба (при полете к Бангкоку). Отчет по расследованию инцидента составлен достаточно корректно, есть полное понимание отсутствие инструментария и на борту и на земле, прогнозирующего это опасное явление. Уголовное дело не заводилось, тем не менее, Ространснадзором проводилась собственная оценка события в рамках административного дела с требованием уплаты штрафа.

Хотел бы обратить внимание на увеличение за последнее время числа возбужденных уголовных дел по событиям, не имеющим последствий ни в части причинения вреда жизни и здоровью пассажиров, ни к повреждению имущества (воздушное судно).

***«УК РФ, Статья 238. Производство, хранение, перевозка либо сбыт товаров и продукции, выполнение работ или оказание услуг, не отвечающих требованиям безопасности***

*1. Производство, хранение или перевозка в целях сбыта либо сбыт товаров и продукции, выполнение работ или оказание услуг, не отвечающих требованиям безопасности жизни или здоровья потребителей, а равно неправомерные выдача или использование официального документа, удостоверяющего соответствие указанных товаров, работ или услуг требованиям безопасности, -*

*наказываются штрафом в размере до трехсот тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период до двух лет, либо обязательными работами на срок до трехсот шестидесяти часов, либо ограничением свободы на срок до двух лет, либо принудительными работами на срок до двух лет, либо лишением свободы на тот же срок. ....»*

А теперь еще один пример. Все мы знаем, что за последние годы получило существенное развитие оказания различных услуг с коммерческим использованием воздушных судов. Имеется ввиду возможность при желании выполнить прогулочный полет, например на вертолете Робинсон 64/66. Для этого достаточно доехать до Красногорска предварительно согласовав время.

Вы можете полетать на тепловом аэростате. Вы можете приехать в Жуковский и выполнить полет на реактивном истребителе.

Итак, под Тамбовом владелец теплового аэростата совершает полет с двумя пассажирами в гондоле, при этом он допускает некоторые неточности в согласовании маршрута полета с ОРВД и отклонение непосредственно от маршрута из-за изменившихся ветровых условий. Аэростат оказывается в опасной близости от траектории взлетов соседнего аэродрома. Вся ситуация отслеживается диспетчерами. По факту, оказания услуг угрожающих здоровью и жизни людей, возбуждается уголовное дело, проводятся следственные мероприятия, по заказу регионального управления СК назначается летно-техническая экспертиза. Никаких последствий для объектов конфликтной ситуации (то есть самолета и аэростата) нет, все и пилот и пассажиры живы и здоровы. Комментарии излишни.

Так что, как видите, имеется набор «карательных» мер в отношении и летного, да и наземного персонала, и структур, выполняющих те или иные виды наказаний.

А теперь пора задать один простой вопрос – «Что и как будет говорить или писать в качестве объяснения в Комиссию по расследованию события кто-то из летного или наземного персонала в ходе **ОПРОСА**, имея ввиду что он знает что днем позже, а может и часом он будет **ДОПРОШЕН** следователем в ходе хотя бы предследственной проверки или уже открытого уголовного дела?» Полагаю, что ответ очевиден.

К сожалению всё вышеописанное имеет непосредственное отношение к Системе добровольных сообщений об отклонениях и недостатках в работе, введенной в ГА еще СССР в середине 70-х годов.

Думается не случайно в аудиторских документах ИКАО выпущенных по проверке состояния дел в ГА РФ отмечается что излишняя «криминализация» не способствует главному результату расследования, а именно выявлению аварийных факторов и принятие на этой основе эффективных мероприятий по устранению тех или иных недостатков как частного так и системного характера. В конечном счете – повышению безопасности полетов.

Хочу особо подчеркнуть, что и международное авиационное сообщество последние годы повысило внимание к вопросам соблюдения баланса интересов расследования в рамках 13 Приложения и иных

госструктур так или иначе причастных к оценке события. В последней 11 редакции 13 Приложения указывается:

*«1. Разглашение или использование записей, перечисленных в п. 5.12 главы 5, в уголовном, гражданском, административном или дисциплинарном разбирательстве или их предание гласности может иметь отрицательные последствия для лиц или организаций, вовлеченных в авиационные происшествия и инциденты и, по всей вероятности, приведет к тому, что в будущем они и другие стороны будут отказываться сотрудничать с полномочными органами по расследованию авиационных происшествий. Предусмотренное в п. 5.12 решение о разглашении или использовании записей призвано учитывать эти вопросы.»*

Сошлюсь на показательные примеры.

- 1) По иронии судьбы во время работы Аудиторов имело место катастрофа бизнес-джета Фалькон во Внуково. Причина – столкновение с транспортным средством на полосе. Буквально, пока наши специалисты объясняли аудиторам как у нас всё замечательно разделено и независимо были задержаны и помещены в СИЗО некоторые из причастных к событию. При этом существенно что это действие было совершено в самом начальном этапе расследования. Комментарии излишни.
- 2) Расследуется серьезный инцидент, связанный с выкатыванием самолета с ВПП в сложных метеоусловиях с получением самолетом серьезных повреждений. У региональной комиссии по расследованию (**Серьезный инцидент!**) свой регламент работы и свои регламентированные сроки проведения расследования в рамках ПРАПИ-98. Причина события многофакторная и требует серьезных и длительных исследований, в том числе с участием западного разработчика-изготовителя. Региональное управление СК возбуждает уголовное дело по факту события, так как на лицо причинение значительного материального ущерба и возникшая очевидная угроза здоровью и жизни пассажиров. Служебное расследование затягивается, СК имеет свои сроки проведения расследования и, не дожидаясь подписания Отчета о служебном расследовании производит выемку всех материалов работы Комиссии, самописцев и т.д. И это при том, что в основополагающем документе ПРАПИ-98 есть следующие пункты 1.1.5 1.1.6 2.1.5.

*1.1.5. Целями расследования авиационного происшествия или инцидента являются установление причин авиационного происшествия или инцидента и принятие мер по их предотвращению в будущем.*

*Установление чьей-либо вины и ответственности не является целью расследования авиационного происшествия или инцидента.*

*Любое судебное или административное разбирательство, направленное на установление доли чьей-либо вины или ответственности, проводится отдельно от расследования, выполняемого в соответствии с настоящими Правилами.*

*1.1.6. Процесс расследования авиационного происшествия или инцидента включает в себя сбор и анализ информации, проведение необходимых исследований, установление причин авиационного происшествия или инцидента, подготовку отчета и заключения, разработку рекомендаций, разбор (слушание) по результатам расследования.*

*Расследование авиационного происшествия или инцидента проводится по принципу многофакторности, предусматривающему выявление отклонений от нормального функционирования авиационной транспортной системы и оценку влияния этих отклонений на исход полета воздушного судна*

*Процесс расследования не предполагает отстаивания или защиты интересов участвующих сторон.*

*Полномочному органу по расследованию авиационных происшествий, в соответствии с Приложением 13 к Конвенции ИКАО, предоставляется независимость в проведении расследования и неограниченные полномочия на его проведение.*

*2.1.5. Представители правоохранительных органов координируют свою работу, связанную с расследованием авиационного происшествия, с председателем комиссии и могут присутствовать на ее заседаниях.*

**Резюме:** Рекомендации Аудиторов ИКАО по затронутой проблеме сводятся к разработке и внедрению дополнительных документов, более четко разделяющих деятельность органов расследования в рамках 13 Приложения (и соответственно ПРАПИ-98) и судебно-правовых органов.

Достаточно привести выдержку из Окончательного отчета о результатах проверки системы гражданской авиации Российской Федерации ИКАО (ноябрь 2014г).

**AIG:**

*1) Создать и внедрить эффективные средства обеспечения невмешательства судопроизводства в расследования, проводимые в соответствии с Приложением 13 Чикагской конвенции.*



2) Разработать и внедрить законодательство и другие эффективные средства обеспечения того, чтобы записи бортовых речевых самописцев и записи, производимые при расследовании (указаны в пп. 5.12 и 5.12.1 Приложения 13), не разглашались и не использовались ни в каких других целях, кроме целей расследования авиационного происшествия или инцидента.

3) Создать и внедрить средства, обеспечивающие:

a) координацию деятельности (в особенности на месте происшествия);

b) проведение расследования в соответствии с Приложением 13 отдельно от расследования, проводимого судебным органом.

4) Создать и внедрить всеобъемлющую систему добровольного представления данных об авиационных инцидентах.

*Примечание: Когда вышеизложенное было практически подготовлено, я получил информацию о подписании Соглашения о взаимодействии МАК и СК РФ. Надеюсь, что это шаг в правильном направлении, однако без изменений ряда нормативных документов, включая некоторые позиции Уголовного кодекса РФ, потребуется время для изменения ситуации.*

То есть идея независимости служебного расследования и недопущение использования его результатов для чего-либо кроме выработки профилактических мероприятий обозначается как исключительно важная.

Хотел бы затронуть еще одну тему, которая представляется существенной. Расследование авиационных происшествий особенно с тяжелыми воздушными судами вызывает естественный широкий резонанс в обществе. Мне кажется, что контакты с СМИ по этому вопросу явно недостаточны. Куцые сообщения о том, что «представители СК уже прибыли на место и озвучили набившие оскомину версии о причине – «Человеческий фактор, отказ техники, погодные условия», конечно, не удовлетворяют никого. С другой стороны, надо осознать, что роль медиопространства формирует в обществе отношение и к самому процессу расследования, и его результатам.

К сожалению, мне не известно о попытках обсудить с ведущими компаниями СМИ специфику освещения нашей работы.

**СПАСИБО ЗА ВНИМАНИЕ!**

*Доклад размещен на сайте [www.raaks.ru](http://www.raaks.ru)*