

УДК 347.822.4:656.7.081

НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ПРАВОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПРОЦЕССА РАССЛЕДОВАНИЯ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ И ИНЦИДЕНТОВ

В.А. СВИРКИН

Статья представлена доктором юридических наук, профессором Елисеевым Б.П.

В статье рассматриваются наиболее актуальные проблемы расследования авиационных происшествий и инцидентов, связанные с установлением причинно-следственных связей, определением причин АП, обеспечением правовой защищенности авиационного персонала, принимавшего участие в подготовке, обеспечении и выполнении полета, а также правовой защищенности специалистов по расследованию.

Ключевые слова: расследование авиационных происшествий и инцидентов, причинно-следственные связи, правовая подготовка.

Проведение экономической реформы, появление различных форм собственности привели к существенным изменениям в сфере производства, услуг и государственного управления.

Переход к рыночным отношениям, принципиально новые методы государственного регулирования вызвали усиление роли права и создание новой правовой основы деятельности по обеспечению безопасности полетов (БП).

Основным принципиальным изменением в сфере государственного регулирования деятельности гражданской авиации (ГА) является постепенный переход от принципа целесообразности к принципу соблюдения действующего законодательства. Процесс достаточно сложный и длительный.

Учитывая, что в действующем законодательстве появились новые понятия, принципы, новые правовые институты, возникла необходимость коренного изменения подходов к правовой подготовке авиационного персонала, в том числе и специалистов по расследованию авиационных происшествий (АП) и инцидентов.

Подготовка должна быть, прежде всего, ориентирована на особенности применения действующих норм права при расследовании АП, использовании полностью своих прав и обеспечении правовой защищенности операторов транспортной системы, причастных к АП.

Сегодня специалист по расследованию АП должен сам уметь анализировать и применять предписания нормативных актов при оценке работы экипажа и других авиационных специалистов.

К сожалению, постоянная смена уполномоченных органов в области гражданской авиации России привела к созданию большого количества актов, которые в ряде случаев дублируют друг друга, иногда входят в противоречие друг с другом, а иногда, наоборот, создают правовой вакуум.

Свободное использование названных документов, часто не отражающих сути содержания, приводит к тому, что в разных нормативных актах одни и те же отношения регулируются по-разному.

Все документы, определяющие права, обязанности и ответственность персонала, раньше были ориентированы на безусловное выполнение действующих регламентов. Это действительно справедливо только при полном совершенстве (в том числе правовом) действующих правил и инструкций в тех областях, где мы можем предусмотреть все возможные варианты развития событий.

Однако эксплуатация воздушного транспорта, особенно летная, предполагает возможность возникновения такого количества различных ситуаций, которые просто невозможно предусмотреть и тем более описать в документах, регламентирующих этот вид деятельности.

Давая предполагаемым действиям статус обязательных для исполнения, законодатель тем самым берет на себя ответственность за возможные последствия. Исполнителю в большинстве случаев «выгодно» слепо исполнять действующий регламент, так как при таком подходе он всегда избегает ответственности независимо от исхода полета. Однако плата за неадекватные действия в ряде случаев может быть неоправданно высокой.

Как показывает практика проведенных расследований АП и инцидентов, именно ситуации, не урегулированные действующими документами (например, руководством по летной эксплуатации (РЛЭ)), приводят, как правило, к неадекватным действиям экипажа и к авиационным происшествиям.

И, наоборот, в подавляющем большинстве случаев при возникновении опасных ситуаций (ОС) на борту воздушного судна (ВС) пилоты действуют четко и слаженно, если технология необходимых действий описана в РЛЭ.

Получается, казалось бы, практический и правовой тупик. С одной стороны - необходимость детальной регламентации всех действий, а с другой стороны – практическая невозможность предусмотреть все возможные ситуации.

Выход, однако, есть. Он уже реализован в большинстве развитых стран. Управление деятельностью персонала (в том числе и экипажа) должно осуществляться не столько через функции правового регулирования в собственном смысле этого слова (Что? Как? Когда действовать?), а через регламентацию правового статуса конкретного члена экипажа и внедрения обобщенных стандартов.

Иными словами, объективная реальность сегодняшнего времени диктует необходимость перехода от жесткого регламента действий персонала (за исключением случаев, объективно требующих такого регламента – «что надо делать в создавшейся ситуации?») к четкому регламенту статуса конкретного оператора.

Сама концепция правового регулирования деятельности авиационного персонала может быть сформулирована следующим образом: создание профессиональной (в том числе, правовой) культуры, способной подчинить себе людей, обеспечивать их подготовку, полностью полагаться на них и предоставлять возможности для выполнения их работы, поддерживая безопасность за счет внедрения самых высоких регламентирующих стандартов.

При расследовании авиационных происшествий многие стандарты используются при рассмотрении технических, технологических, эргономических, медицинских и других проблем. Методы реализации по каждому из этих направлений более или менее разработаны.

Инструментом и в то же время цементирующим материалом при установлении причины АП является право.

Что получается? С одной стороны, объектом расследования являются отношения в области эксплуатации конкретного воздушного судна, потерпевшего АП, а с другой стороны, существует необходимость четкого статуса специалистов по расследованию и необходимость исчерпывающего регламента самой процедуры расследования. И первая, и вторая составляющие на сегодняшний день недостаточно разработаны и имеют слабую правовую обеспеченность.

Если отдельные технические, эргономические, психологические и другие проблемы при расследовании можно решить на уровне соответствующей экспертизы (на уровне отдельной подкомиссии), то синтезировать эти решения в одно, т.е. установить причину АП, можно только при совокупной оценке правового и технического аспектов деятельности экипажа, отдельных операторов транспортной системы.

К сожалению, практика расследования авиационных происшествий показывает, что имеют место случаи, когда только по чисто формальным признакам (обнаружении нарушения в работе экипажа) делается вывод о причине АП.

Существует ряд ключевых правовых понятий, которые следует однозначно понимать и применять в практике расследования.

Одним из них является «реальная возможность предотвратить расследуемое АП».

Оценивать действия экипажа следует не только с учетом обязанностей экипажа совершать (или не совершать) определенные действия при создавшейся обстановке, но и с обязательным учетом обеспечения реальной возможности предотвратить АП (т.е. обеспечения возможности распознать ситуацию, совершить необходимые действия, завершить полет с отказавшей системой).

Если несмотря на обилие нарушений экипажа после возникновения ОС такая возможность отсутствовала, то причинная связь между этими нарушениями и расследуемым АП также отсутствует. Довольно часто бывает большой соблазн, - не устанавливая реальную возможность, предотвратить конкретное АП, связать нарушение экипажа с расследуемым авиационным происшествием.

Правовая защищенность экипажа предполагает также установление его обязанности совершать или воздержаться от совершения определенных действий, сформулированной в каком-либо нормативном акте.

Использование правовых методов при оценке деятельности оператора не только способствует точному определению причины АП, но и позволяет объективно оценить текущее законодательство, определить неадекватность правовых норм, регламентирующих не только летную и техническую эксплуатацию, но и саму процедуру расследования АП.

Снижение субъективизма при принятии решения относительно причины АП во многом зависит от всесторонности, полноты и объективности проведенного расследования. Эти правовые принципы юридически закреплены во всех документах (в том числе и в ПРАПИ), а на практике мало кто в полной мере представляет правовое содержание каждого из них. Это довольно объемный вопрос и предмет отдельного разговора.

Остановимся на наиболее часто встречающихся ошибках, связанных с несоблюдением этих принципов.

Так, часто имеют место случаи, когда однозначно устанавливается тот или иной факт или событие без необходимой совокупности доказательств. Как правило, это происходит в результате того, что одному из доказательств (например, техническим средствам регистрации) придается заранее более высокий приоритет по отношению к другим доказательствам.

Правовой принцип оценки доказательств гласит: «Ни одно из доказательств не должно иметь заранее установленной силы». Следствием нарушения этого принципа будет обвинительный уклон в деятельности комиссии по расследованию. Этот принцип отлично был реализован при расследовании катастрофы А-310 в районе Междуреченска, когда первоначальное установление факта нахождения в кресле командира воздушного судна постороннего лица (не члена экипажа) по записям бортового речевого самописца было впоследствии подтверждено результатами специальной экспертизы.

Несколько слов об использовании заключения экспертов. Заключение эксперта не является обязательным и окончательным для специалиста по расследованию в том смысле, что оно должно быть обязательно подкреплено другими доказательствами, собранными в процессе расследования. Несогласие должно быть мотивированно, и в случае нестыковки с другими доказательствами или сомнениями в точности заключения эксперта назначается повторная экспертиза. Вполне понятны сложности финансирования и др., но это принципы расследования, и если мы хотим получить доброкачественную информацию, следует использовать доброкачественные правовые методы.

Теперь – о принципе «объективности».

Не вызывает сомнения, что этот принцип реализуется прежде всего в том, что факты и события, установленные на основе собранных доказательств, должны восприниматься именно такими, какими они были в период развития особой ситуации.

Одним из гарантов соблюдения этого принципа является возможность свободной оценки собранных доказательств, проявляющаяся прежде всего в том, что каждый из членов комиссии по расследованию АП должен быть независим в своих одиночных суждениях и выводах, которые он делает на основе имеющегося фактического материала.

Правовой гарантией является возможность члена комиссии изложить свое особое мнение. В последнее время увеличилось количество «особых мнений». Чем это вызвано? Многими причинами. Одна из них – противоречие между высоким профессионализмом некоторых членов комиссии (рядовых исполнителей) и жесткими рамками существующего регламента расследования авиационных происшествий.

Широко используемый в настоящее время метод установления возможных событий, трека и динамики развития особой ситуации путем обсуждения «за круглым столом», несмотря на многие положительные стороны и достаточную простоту, не в полную меру обеспечивает стабильность и необходимую достоверность принимаемых решений. Это объясняется следующим.

Во-первых, в каждом отдельном случае по ряду, в том числе объективных, причин (неадекватность нормативной базы, отсутствие методов оценки доказательств, причинно-следственного анализа и т.д.) реализуется сугубо субъективный подход, определяемый, в конечном итоге, председателем комиссии по расследованию (или отдельной подкомиссии).

Во-вторых, при принятии решения достаточно сильно сказывается влияние доминирующего мнения отдельных членов комиссии, особенно, если это мнение получило формальное закрепление в соответствующем акте отдельной подкомиссии. Это можно объяснить, например, склонностью одних отстаивать «до конца» высказанное ранее мнение, склонностью других часто менять свою точку зрения (приводить ее в соответствие с господствующей), нежеланием открыто заявить о несогласии с официально закрепленным или предложенным мнением.

В-третьих, члены комиссии по расследованию при обсуждении таким способом достаточно острых моментов, особенно связанных с отказами авиационной техники и неадекватной деятельностью экипажа после отказа, руководствуются в большинстве случаев логикой компромисса, а не логикой анализируемой проблемы.

Указанные выше недостатки, в частности, связаны с рядом субъективных и объективных причин:

- несовершенством действующего законодательства, явным отставанием нормативной базы от требований времени;
- недостаточно высокой правовой подготовкой специалистов всех уровней, участвующих в расследовании авиационных происшествий и инцидентов.

По этим же причинам резко усилилась тенденция «своего» прочтения закона и реализации стереотипа поведения, отличающегося от предложенного законодателем.

Отсутствие совершенной нормативной правовой базы по расследованию авиационных происшествий и инцидентов, современной методологии оценки доказательств и установления причинно-следственных связей бросает фактически на произвол судьбы специалистов, занимающихся непосредственно расследованием АП, в результате чего каждый из них реализует свою схему поведения по указанным выше направлениям. Именно поэтому в большинстве случаев акты комиссии по расследованию носят описательный, а не аналитический характер.

Давно уже настала необходимость сформировать с учетом правовых аспектов и принять документ уровня Процессуального кодекса ведомственного расследования, в котором будут учтены все организационные, процессуальные, технические и правовые особенности ведомственного расследования, что позволит специалистам на практике полностью реализовать свои профессиональные знания и опыт.

На основе такого универсального кодекса, учитывающего нормативную базу России в целом, международные правила и опыт проводимых расследований, будет возможно решить вопрос принятия доброкачественных, с точки зрения права и практики расследования, конкретных методик оценки доказательств, установления причинно-следственных связей с обязатель-

ным учетом правовой защищенности экипажа и других авиационных специалистов и самих специалистов по расследованию АП.

SOME ASPECTS OF THE LEGAL GUARANTEE THE PROCESSES OF THE INVESTIGATION THE AVIATION ACCIDENTS AND INCIDENTS

Svirkin V.A.

There are given in article the most topical problems of the investigation the aviation accidents (AA) and incidents, connected with the determination of the reason-investigative connections and reasons of the AA, with the provision the legal defence of the aviation personal, who takes place in the preparing, promoting and fulfilling the flight, and also the legal defence of the investigation 's specialists.

Сведения об авторе

Сvirкин Вячеслав Анатольевич, 1940 г.р., окончил Кубанский государственный университет (1973), ОЛАГА (1978), почетный работник высшего профессионального образования РФ, кандидат технических наук, профессор кафедры безопасности полетов и жизнедеятельности МГТУ ГА, автор более 50 научных работ, область научных интересов – воздушное право и проблемы безопасности полетов.