

Рау А.Э. Методика оценки «Основного отчета об авиационном происшествии» для доказывания юридически значимых обстоятельств (на примере защиты интересов органов аэронавигационного обслуживания по делу о повреждении воздушных судов гражданской авиации в аэропорту)// Журнал "Транспортное право", №3, 2009.

Ежегодно в российских аэропортах повреждается значительное количество гражданских воздушных судов. Из проведенного Федеральной службой по надзору в сфере транспорта анализа видно, что в 2005 г. было 77 таких случаев, в 2006 г. – 105, в 2007 г. – 87, за первое полугодие 2008 г. – 24.

В данной статье предпринята попытка осветить отдельные вопросы, связанные с методикой оценки важного документа – «Основного отчета об авиационном происшествии» – в процессе доказывания юридически значимых обстоятельств и формирования правовой позиции по конкретному делу, где автор отстаивал законные интересы органов аэронавигационного обслуживания.

Фабула дела такова. В аэропорту Южно-Сахалинск 01 июня 2001 г. при рулении по перрону воздушное судно Ил-96-300 (бортовой номер RA 96009) авиакомпании «Домодедовские авиалинии» столкнулось правой вертикальной законцовкой крыла с вертикальным хвостовым оперением воздушного судна Ил-62 М (бортовой номер RA 86566) ГУАП «Сахалинские авиатрассы», стоявшим на стоянке №4. Воздушные суда получили значительные повреждения. Авиационное событие квалифицировано как серьезный авиационный инцидент.

Спустя почти три года, незадолго до истечения срока исковой давности (24.05.2004) авиакомпания «Домодедовские авиалинии» обратилась с иском в Арбитражный суд Сахалинской области о взыскании с ГУП «Аэропорт Южно-Сахалинск», ГУДП «Аэронавигация Дальнего Востока», ГУАП «Авиакомпания «Сахалинские авиатрассы» солидарно убытков. К участию в деле в качестве третьих лиц, не заявляющих самостоятельных требований относительно спора, были привлечены страховые компании.

Решением Арбитражного суда Сахалинской области от 27.09.2005 иск был удовлетворен частично на сумму, составляющую $\frac{3}{4}$ от истребуемой истцом и постановлено взыскать с ответчиков эту сумму солидарно (то есть по $\frac{1}{4}$ от общей суммы с каждого). Отказано во взыскании суммы, составляющей также $\frac{1}{4}$ от общей суммы иска. Решение мотивировано тем, что вред истцу причинен действиями всех ответчиков совместно при наличии вины самого истца. Однако Постановлением апелляционной инстанции от 22.03.2006 решение от 27.09.2005 отменено и в удовлетворении иска полностью отказано; Федеральный арбитражный суд Дальневосточного округа Постановлением от 05.09.2006 постановление апелляционной инстанции оставил без изменения, а кассационную жалобу истца - без удовлетворения.

В соответствии с закрепленным в п.3 ст.123 Конституции РФ и ст.9 АПК РФ принципом состязательности и на основании п.1 ст.65 АПК РФ обязанность доказывания возложена на лица, участвующие в деле. Распределение бремени доказывания напрямую зависит от юридической квалификации спора. В этой связи важное значение имеет оценка всех доказательств по делу. В частности, в данном случае большое внимание было уделено тщательному правовому анализу «Отчета по результатам расследования серьезного авиационного инцидента с ВС Ил-96-300 RA 96009 и авиационного инцидента с ВС Ил-62 М RA85566» от 15 августа 2001 г.

В соответствии с п.п.1.1.1 п. 1.1 главы 1 части 4 Руководства по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (Док. 9756, AN/965) окончательный отчет о расследовании авиационного происшествия является основой для принятия мер по обеспечению безопасности полетов, необходимых для предотвращения дальнейших авиационных происшествий по аналогичным причинам. Поэтому окончательный отчет об авиационном происшествии должен детально определять что произошло, каким образом произошло и почему произошло. Выводы и причины, указанные в окончательном отчете, должны способствовать подготовке рекомендаций для обеспечения безопасности, чтобы принимать необходимые превентивные меры.

Существенно, что четыре члена комиссии подписали рассматриваемый Отчет с особым мнением.

По результатам расследования серьезного авиационного инцидента с указанными гражданскими воздушными судами было оформлено Заключение Государственной службы гражданской авиации Министерства транспорта РФ от 06.02.2002 №22.15-120. Кроме того, в рамках уголовного дела по обвинению командира воздушного судна Ил-96-300 RA 96009 судьей Южно-Сахалинского городского суда в Научно-техническом центре «Независимая экспертиза и иски в авиации» была назначена и проведена комплексная летно-техническая экспертиза (Заключение от 18.12.2003).

Кроме того, по делу на основании определения Арбитражного суда Сахалинской области Межгосударственным авиационным комитетом (МАК) была проведена техническая экспертиза.

Авиационные происшествия практически никогда не бывают следствием какой-либо отдельной причины. Обычно они происходят в результате взаимосвязи нескольких разных причин. Взятые по одиночке, эти причины могут показаться несущественными, но в совокупности с другими они способны составить последовательность внешне не связанных друг с другом событий, которые приводят к авиационному происшествию.

В соответствии со ст.95 Воздушного кодекса Российской Федерации (далее – ВК РФ) авиационные происшествия или инциденты с гражданскими воздушными судами РФ либо с гражданским воздушным судном иностранного государства на территории РФ подлежат обязательному расследованию. Проведение расследований, классификация и учет авиационных происшествий или инцидентов осуществляются в порядке, установленном Правительством РФ.

Правила расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации утверждены Постановлением Правительства РФ от 18.06.1998 №609 (ПРАПИ-98, далее – Правила).

Указанные Правила разработаны в соответствии с воздушным законодательством РФ, межправительственным Соглашением о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства от 30.12.1991 с учетом стандартов и рекомендаций Приложения 13 к Конвенции о международной гражданской авиации (Чикаго, 7 декабря 1944 г.) и являются нормативным правовым актом РФ, регулирующим деятельность в области расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами (п.п.1.1.1. п.1.1. Правил).

Согласно п.2 ст.95 ВК РФ и п.п.1.1.5. п.1.1. Правил 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 (п.п.1.1.5. п.1.1. Правил).

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 (под воздушным судном, если не оговорено иное, понимается гражданское воздушное судно). Процесс расследования не предполагает отставания или защиты интересов участвующих сторон. Полномочному органу по расследованию авиационных происшествий, в соответствии с Приложением 13 Конвенции ИКАО, предоставляется независимость в проведении расследования и неограниченные полномочия на его проведение (п.п.1.1.6. п.1.1. Правил). Авиационные события подразделяются на авиационные происшествия; авиационные инциденты (серьезные авиационные инциденты); производственные происшествия.

Авиационные происшествия в зависимости от их последствий подразделяются на авиационные происшествия с человеческими жертвами (катастрофы); авиационные происшествия без человеческих жертв (аварии).

Производственные происшествия подразделяются на: повреждения воздушного судна; чрезвычайные происшествия (п.п.1.2.1.1. п.1.2. Правил).

Повреждение воздушного судна на земле – событие, связанное с обслуживанием, хранением и транспортировкой воздушного судна, при котором судну причинены повреждения, не нарушающие его силовые элементы и не ухудшающие летно-технические характеристики, устранение которых возможно в эксплуатационных условиях (п.п.1.2.2.16. п.1.2. Правил).

Причины (факторы) авиационного происшествия или инцидента – действия, бездействие, обстоятельства, условия или их сочетание, которые привели к авиационному происшествию или инциденту (п.п.1.2.2.19. п.1.2.2. Правил).

В соответствии с воздушным законодательством РФ и на основании ст.79 Конституции РФ полномочия и ответственность в области расследования авиационных происшествий с гражданскими воздушными судами возложены на Межгосударственный авиационный комитет (МАК), который организует и проводит расследование авиационных происшествий с гражданскими воздушными судами РФ с участием заинтересованных федеральных органов исполнительной власти и организаций РФ. Комиссия проводит расследование авиационного происшествия с привлечением необходимых специалистов, руководствуясь ВК РФ, указами Президента и постановлениями Правительства РФ, настоящими Правилами и другими актами воздушного законодательства РФ, регулирующими деятельность в области гражданской авиации и использовании воздушного пространства. Комиссия по расследованию авиационного происшествия имеет статус государственной комиссии (п.п.2.1.1. п.2.1. Правил).

Если авиационное происшествие явилось следствием столкновения гражданского воздушного судна с воздушным судном другого вида авиации, председатель комиссии по расследованию назначается решением Правительства РФ. Организация расследования, а также состав его участников определяется по согласованию заинтересованных сторон.

В случае вовлечения в авиационное происшествие с государственным или экспериментальным воздушным судном представителей авиационного персонала гражданской авиации РФ, а также в

случае вовлечение в авиационное происшествие с гражданским воздушным судном авиационного персонала государственной или экспериментальной авиации состав участников расследования согласуется с заинтересованными сторонами, при этом председатель комиссии по расследованию и ее состав назначаются полномочным органом по расследованию того вида авиации, к которому относится воздушное судно, потерпевшее авиационное происшествие (п.п.2.1.2. п.2.1. Правил).

Представители правоохранительных органов координируют свою работу, связанную с расследованием авиационного происшествия, с председателем комиссии и могут присутствовать на ее заседаниях (п.п.2.1.5. п.2.1. Правил).

В соответствии с п.28 Приложения 1 (перечень событий, подлежащих расследованию в эксплуатации) Правил события, связанные с обслуживанием воздушного движения (далее – ОВД), подлежат обязательному расследованию, в том числе столкновение или угроза столкновения с объектами на земле (людьми, животными или транспортными средствами на взлетно-посадочной полосе (далее – ВПП), рулежных дорожках (далее - РД), перронах; наземными препятствиями).

В соответствии с п.п.2.2.2. п.2.2. Правил диспетчеры аэродромных диспетчерских пунктов (АДП), производственно-диспетчерских служб предприятия (ПДСП), районных центров Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (далее - РЦ ЕС ОрВД РФ), местных диспетчерских пунктов (МДП), зональных центров (ЗЦ), вспомогательных зональных центров (ВЗЦ) ЕС ОрВД РФ при получении информации об авиационном происшествии передают первичное сообщение о случившемся в соответствии с «Табелем сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации» (утвержден приказом Росаэронавигации и ДВТ Минтранса России от 01.08.1994 г. №85/ДВ-82).

С учетом объективных обстоятельств происшедшего и указанных нормативных документов автором была применена следующая методика правовой оценки «Основного отчета об авиационном происшествии» для доказывания юридически значимых обстоятельств при защите интересов органов аэронавигационного обслуживания по рассматриваемому делу о повреждении воздушных судов гражданской авиации в аэропорту.

Исследование факторов организации воздушного движения. Изучение всех аспектов, имеющих отношение к ЕС ОрВД РФ, составляет важную часть для установления факторов, приведших к авиационному происшествию. Поскольку эти аспекты тесно связаны между собой, для достижения оптимального использования и анализа собранной комиссией информации требуется высокая степень координации в сборе и оценке фактических данных, имеющих отношение к событию.

В ходе исследования факторов ОВД должна быть установлена, зафиксирована и проверена точность всей информации, имеющей отношение к исследованию хода полета. При этом рекомендуется использовать контрольную карту, произвольно составленную руководителем группы, которая не является протоколом, но в тоже время может послужить полезным средством исследования проведения комиссией четкого поэтапного исследования (может помочь определить, насколько тщательно проводилось исследование и установить приоритет в использовании собранных по делу документов (доказательств)).

Если комиссией создавалось отдельное направление по исследованию причин и факторов, связанных с ОВД (в группу входили специалисты по ОВД), особое внимание необходимо обратить на документы по указанному направлению. Следует обратить внимание на материалы, связанные с оценкой эффективности и действий служб ОВД (особенно - на подробную реконструкцию обеспечения полетов и управление воздушным движением от начала руления воздушного судна при вылете и до остановки воздушного судна на стоянку при прилете).

Соблюдение процедур, правил и стандартов. В случае анализа комиссией действующих процедур, правил и стандартов рекомендуется изучить и проверить следующее: соблюдение требований воздушного законодательства РФ; документов ИКАО, процедур, инструктивных циркуляров ИКАО для аэронавигационной службы; технологий работы и фразеологии радиообмена (особенно в части использования сокращений цифрового позывного воздушного судна, нестандартного слова «Стойте» вместо установленного «Запрещаю» при запрете движения воздушного судна; технологий взаимодействия служб; инструкцию (паспорт) по производству полетов на аэродроме, руководства, распоряжения по вопросам ОВД и их соответствие законодательству; ответственность и пределы ответственности должностных лиц в рассматриваемом событии; наличие и достаточность аэронавигационной информации; сообщения NOTAM; наличие в технологиях и должностных инструкциях диспетчеров (старших, руководителей полетов) процедур ОВД при возникновении нестандартных ситуаций и при особых случаях в полете; работоспособность радиотехнических средств ОВД, навигации и связи; наличие и состояние средств объективного контроля, полнота и качество аудио- и видеоинформации; своевременность и точность передачи информации на борт воздушного судна и соответствующему авиационному персоналу.

Метеообеспечение. При оценке документов комиссии в части метеообеспечения (при исследовании факторов ОВД в авиационном происшествии, одним из которых является метеоусловия) особое внимание надо обратить на метеорологический отчет. Если необходимо, то нужно исследовать сведения о фактических метеоусловиях во время и на месте авиационного происшествия.

Использовать для получения информации все возможные источники (местные метеостанции, очевидцев авиационного происшествия). Обратить внимание на деятельность метеорологических служб на момент авиационного происшествия (особенно в части ведения и времени передачи наблюдений, прогнозирования).

Аэродромные сооружения и наземное оборудование. Особое значение имеет анализ фактического состояния аэродромных сооружений и наземного оборудования, которые использовались поврежденным воздушным судном: характеристики зоны руления, имеющихся препятствий по маршруту руления, освещение и маркировка (особенно соответствие маркировки для возможности руления (типа воздушного судна) поврежденного воздушного судна) рулежных дорожек и мест стоянок (состояние перрона); проанализировать данные электронной системы контроля за движением поврежденного воздушного судна (при наличии таковой); особенности руления и мест стоянок воздушных судов (если особенности установлены для типа поврежденного воздушного судна или ВПП, РД, перрона, мест стоянок). В каждом аэропорту с учетом местных условий разрабатывается схема расстановки и организации движения воздушных судов, спецтранспорта и средств механизации на аэродроме, которая утверждается главным оператором аэропорта.

Организация работы и укомплектованность смен. Представляется, что необходимо самым тщательным образом проанализировать организацию работы и укомплектованность авиационным персоналом диспетчерских смен, а в некоторых случаях и служб на момент авиационного происшествия (важны сведения о фактической организации работы служб и смен ОВД на момент авиационного происшествия); соответствие рабочей нагрузки возможностям диспетчера; подготовка и переподготовка авиационного персонала.

Состояние рабочих мест персонала ОВД. Важное значение имеет изучение материалов комиссии, связанных с состоянием рабочих мест авиационного персонала на момент совершения авиационного происшествия.

Например, пунктом 4.1.2. инструкции по производству полетов аэродрома Южно-Сахалинск из-за особенностей рабочего места диспетчера, выполняющего функцию диспетчера руления, функция непосредственного управления рулением и буксировкой воздушных судов по перрону, МРД и на МС возлагалась на должностное лицо технического состава авиационно-технической базы авиакомпании «Сахалинские авиатрассы». Однако руководством авиакомпании «Сахалинские авиатрассы» на основании п.4.1.2. указанной инструкции не была разработана «Технология организации встречи прилетающих и вылетающих воздушных судов».

Потребность в изучении сведений о персонале определяется особенностями расследуемого авиационного происшествия.

Оценка действий персонала ОВД до, во время и после авиационного происшествия. Оценка комиссией действий (бездействий) авиационного персонала (персонала служб ОВД) до, во время и после авиационного происшествия важна, в том числе и для исследования влияния человеческого фактора.

Необходимо дать оценку материалам комиссии по деятельности персонала ОВД в части соблюдения режима труда и отдыха, объему выполняемых операций до, во время и после авиационного происшествия, фактической и нормативной загруженности персонала, состоянию рабочих мест, действиям персонала на протяжении всех этапов развития авиационного происшествия. Дать анализ отрицательного воздействия отвлекающих факторов на деятельность персонала ОВД, которые способствовали авиационному происшествию (при их наличии).

Летно-технические характеристики поврежденного гражданского воздушного судна. Документы отчета (доказательства), связанные с выполнением работ по осмотру поврежденных воздушных судов и технические акты, в которых отражается характер и степень повреждения воздушного судна, имеют существенное значение для подтверждения фактически понесенных лицом расходов для восстановления (ремонта) поврежденного воздушного судна.

Например, в «Акте технического рейса по проверке готовности аэропорта Южно-Сахалинск к обеспечению регулярных полетов воздушного судна Ил-96-300», утвержденного 05.11.1998 (Сборник аэронавигационной информации, стр. «Д-2»), отсутствовало предупреждение о том, что заруливание воздушного судна Ил-96-300 (имеющего размеры 62,8 метра по размаху крыла) на место стоянки № 1 через свободную стоянку №2 «носом на Юг» возможно только при отсутствии воздушных судов на стоянках №№3 и 4, что явилось предпосылкой к происшествию.

Кроме того, установленная схема дневной маркировки (временной) маршрутов руления в аэропорту Южно-Сахалинск (утверждена техническим директором ГУП аэропорт «Южно-Сахалинск») из-за несоответствия разметки оси руления и зон обслуживания воздушных судов на перроне не соответствовала требованиям РЭГЭ РФ-94 (таблица 3.4.) и не обеспечивала безопасное руление воздушного судна Ил-96-300 по перрону при наличии на стоянке №4 воздушного судна типа Ил-62М (ошибка аэродромной службы при нанесении разметки).

Показания свидетелей авиационного происшествия. Если в материалах расследования имеются показания участников и свидетелей авиационного происшествия, то в целях определения основных и косвенных причин авиационного происшествия необходимо тщательно проанализировать эти

показания. Как показывает практика расследования авиационных происшествий, первичные показания свидетелей обычно являются наиболее достоверными. В ином случае ценность таких свидетелей теряется. Так, из материалов Отчета следует, что некоторые свидетели допрашивались (опрашивались) по истечении длительного времени после авиационного происшествия, однако многие из них ссылались на забывчивость и каких-либо значимых показаний не дали.

Анализ выявленных при расследовании недостатков и рекомендаций. Необходимо проанализировать выводы комиссии о недостатках (ознакомиться с рекомендациями комиссии), выявленных при расследовании авиационного происшествия. Комиссия указывает на недостатки и нарушения в действиях персонала (членов экипажа, служб ОВД, аэродромных служб и иных участников события), проблемах, связанных с изготовлением, ремонтом и технической эксплуатацией авиационной техники, недостатках руководящих документов, выявленных в процессе расследования (включая те, которые не оказали непосредственного влияния на авиационное происшествие, но отрицательно влияют на состояние безопасности полетов).

Например, по данному делу исследовались материалы внутрикабинных переговоров экипажа и выяснилось, что командир поврежденного воздушного судна не руководил деятельностью экипажа при рулении, не пресекал ведение посторонних разговоров членами экипажа на этапах руления (по п.7.1.8. Наставления по производству полетов в гражданской авиации (НПП ГА-85) «на этапах руления, набора высоты, снижения, захода на посадку и посадки членам экипажа вести работы и переговоры, не связанные с выполнением полета, запрещается»). Летная дирекция ОАО «Авиакомпания «Домодедовские авиалинии» не представила в комиссию по расследованию Руководство по производству полетов на ВС Ил-96-300, установленное для экипажей компании, и признала отсутствие в компании утвержденной Инструкции по взаимодействию и технологии работы членов экипажа Ил-96-300 при выполнении полетов.

Важно проанализировать выполнение данных комиссией в отчете рекомендаций, направленных на устранение выявленных при расследовании авиационного происшествия недостатков. Пример. Комиссия отметила, что бессвязная речь руководителя полетов при передаче диспетчерского указания свидетельствовала о его серьезном переутомлении из-за недостаточного ночного отдыха, связанного с установленной схемой работы «День-Утро-Ночь», было указано и на усталость экипажа, связанную с длительным ночным полетом. При оценке данных замечаний необходимо проверить, каково было реальное положение с режимом труда и отдыха указанного авиационного персонала.

Следует отметить и еще одно обстоятельство. В ходе судебного процесса ОАО «Авиакомпания «Домодедовские авиалинии» в качестве одного из доказательств правомерности действий командира поврежденного воздушного судна использовались материалы указанного выше уголовного дела (включая материалы экспертизы по делу). По нашему мнению, в следственной практике наметилась тенденция к немедленному возбуждению уголовного дела по случаю происшествий (включая гражданскую авиацию), хотя признаков конкретного состава преступления, как этого требует закон, в самом происшествии пока еще не усматривается. Полагаем, что в первую очередь должны действовать не правоохранительные органы, а авиационные специалисты, основывающие свои выводы о причинах происшествия на специальных знаниях и опыте расследования. При этом юристы, представляющие интересы субъектов авиационной деятельности, должны также обладать необходимыми знаниями и методиками анализа документов, составляемых авиационными специалистами.