

Закалюжная М. Расследование авиационных происшествий и инцидентов с экспериментальными воздушными судами в Российской Федерации. Транспортное право, №4, 2005.

Закалюжная М., студентка ЮИ МИИТ.

Транспорт образует самостоятельную сферу экономической деятельности, живущую, с позволения сказать, по особым правилам. Роль транспорта заключается в оказании специфических услуг, направленных на перемещение товара или человека в пространстве. Транспортная деятельность не сопровождается созданием новых вещей (предметов материального мира). Ее ценность в том экономическом эффекте, который создается в результате перемещения груза, пассажира и багажа в согласованное место. В современном обществе существует несколько вполне самостоятельных видов транспорта. Их подразделение обусловлено различием транспортных средств, которые используются для перемещения груза и пассажиров (воздушное или морское судно, железнодорожный состав), а также разной естественной средой их эксплуатации (например, речной и морской транспорт).

Следует отметить, что использование любого транспортного средства сопряжено с опасностью для жизни и здоровья.

В последние годы СМИ очень широко освещают происходящие катастрофы с воздушными судами. На этой проблеме я и хотела бы остановиться, а конкретнее – на расследовании авиационных происшествий и инцидентов, но не с гражданскими, а с экспериментальными воздушными судами в Российской Федерации. Авиация, используемая для проведения опытно-конструкторских, экспериментальных, научно-исследовательских работ, а также испытаний авиационной и другой техники, относится к экспериментальной авиации.

Использование экспериментальной авиации в коммерческих целях осуществляется в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

Постановлением Правительства РФ от 4 апреля 2000 г. №303 были утверждены Правила расследования авиационных происшествий и инцидентов с экспериментальными воздушными судами.

Для начала следует отметить, что различают авиационные происшествия и инциденты. Авиационное происшествие – событие, связанное с использованием экспериментального воздушного судна, которое имело место в период с момента, когда какое-либо лицо вступило на борт с намерением совершить полет, до момента, когда все лица, находившиеся на борту с целью совершения полета, покинули воздушное судно, и в ходе этого события какому-либо лицу в результате нахождения на этом воздушном судне причинен вред здоровью со смертельным исходом, за исключением тех случаев, когда вред здоровью причинен вследствие причин, не относящихся к использованию воздушного судна.

Вред здоровью, в результате которого в течение 30 суток с момента происшествия наступила смерть, классифицируется как вред здоровью со смертельным исходом.

Авиационным происшествием будет считаться также событие, в ходе которого воздушное судно получило повреждение или произошло разрушение его конструкции, в результате чего:

- нарушилась прочность конструкции, ухудшились технические или летные характеристики воздушного судна;
- требуется крупный ремонт или замена поврежденного элемента конструкции воздушного судна, а также в случае, если воздушное судно пропало без вести или оказалось в таком месте, где доступ к нему абсолютно невозможен или невозможна его эвакуация с места вынужденной посадки независимо от полученных повреждений.

Воздушное судно считается пропавшим без вести, если не было установлено местонахождение судна или его обломков и были прекращены его официальные поиски.

Авиационные происшествия в зависимости от их последствий подразделяются на:

а) катастрофы – авиационные происшествия, приведшие к гибели или пропаже без вести кого-либо из членов экипажа или пассажиров, находившихся на борту воздушного судна.

К катастрофам относятся также авиационные происшествия, приведшие к гибели кого-либо из членов экипажа при аварийном покидании воздушного судна, потерпевшего бедствие, или гибели пассажиров в процессе их аварийной эвакуации из воздушного судна;

б) аварии – авиационные происшествия, не повлекшие за собой человеческих жертв или пропажи без вести кого-либо из членов экипажа или пассажиров.

Авиационный инцидент – событие, связанное с использованием воздушного судна, которое имело место в период с момента, когда какое-либо лицо вступило на борт с намерением совершить полет, до момента, когда все лица, находившиеся на борту с целью полета, покинули воздушное судно, и обусловленное отклонениями от нормального функционирования воздушного судна, экипажа, служб управления и обеспечения полетов, воздействием внешней среды, которое могло оказать влияние на безопасность полета, но не закончилось авиационным происшествием.

Авиационные инциденты в зависимости от степени их влияния на безопасность полетов подразделяются на:

а) серьезные авиационные инциденты;

б) авиационные инциденты.

Столкновение (опасное сближение) двух или нескольких воздушных судов расследуется как одно событие, а классифицируется и учитывается для каждого воздушного судна в соответствии с наступающими последствиями. Отчетные материалы расследования оформляются на каждое воздушное судно.

На мой взгляд, следует уделить внимание организации и проведению расследований авиационных происшествий и инцидентов с экспериментальными воздушными судами. Она осуществляется Российским авиационно-космическим агентством с участием заинтересованных федеральных органов исполнительной власти и организаций Российской Федерации.

Комиссия по расследованию серьезных авиационных инцидентов/авиационного происшествия утверждается Российским авиационно-космическим агентством, имеет статус государственной комиссии и пользуется полномочиями, установленными воздушным законодательством Российской Федерации. При расследовании авиационного инцидента разрешается не создавать подкомиссий и рабочих групп.

О серьезных авиационных инцидентах руководитель организации экспериментальной авиации в течение 24 часов устно сообщает в Российское авиационно-космическое агентство.

Срок расследования авиационного инцидента не должен превышать 7 суток, серьезного авиационного инцидента – 15 суток, если не требуется проведения дополнительных исследований.

Если при расследовании авиационного происшествия не требуется проведения дополнительных исследований, срок расследования не должен превышать 30 суток. Срок расследования может быть продлен Российским авиационно-космическим агентством по ходатайству председателя комиссии по расследованию.

Доставку комиссии по расследованию и привлекаемых к расследованию специалистов на место происшествия и обратно организует авиационная организация – владелец воздушного судна, потерпевшего бедствие.

По результатам расследования авиационного инцидента составляется акт расследования авиационного инцидента. Он подписывается председателем и членами комиссии по расследованию, утверждается руководителем организации и представляется в Российское авиационно-космическое агентство.

По результатам расследования авиационного происшествия председатель комиссии по расследованию проводит разбор авиационного происшествия в организации, где оно произошло. Целью разбора является доведение до сведения заинтересованных организаций и лиц информации об обстоятельствах, о причинах, об опасных факторах и о недостатках, выявленных в результате расследования, а также рекомендаций по предотвращению авиационных происшествий.

Все материалы, полученные в результате первоначальных действий должностных лиц при авиационном происшествии, передаются в комиссию по расследованию.

Вскрытие и прослушивание наземных магнитофонов, а также вскрытие и расшифровка записей бортовых средств объективного контроля до прибытия комиссии по расследованию запрещаются и могут быть произведены только по решению председателя комиссии.

Учет авиационных инцидентов ведется в летно-испытательных подразделениях организаций экспериментальной авиации в журнале учета авиационных инцидентов.

В летно-испытательных подразделениях организаций экспериментальной авиации ежемесячно проводится анализ авиационных инцидентов.

В Российском авиационно-космическом агентстве ежеквартально проводится анализ авиационных инцидентов в экспериментальной авиации.

Для иллюстрации теоретических положений обратимся к примеру – к Постановлению Правления Федерального летного агентства РФ (ныне – Федеральное агентство авиационного транспорта РФ) по результатам расследования катастрофы самолета «Шмель» N 01614 ФЛА РФ, происшедшей 4 мая 1998 г. в Ставропольском крае.

4 мая 1998 г. в направлении поселка Казинка Шпаковского района Ставропольского края во время выполнения эксплуатационно-испытательных работ потерпел катастрофу самолет «Шмель», принадлежавший авиационной транспортной компании «Вертикаль». Катастрофа произошла в результате столкновения самолета с землей во время выполнения разворота при заходе на очередной гон. Летчик-испытатель Ю.В. Новиков погиб.

Комиссией, расследующей авиационное происшествие, были выявлены недостатки в организации работы в компании "Вертикаль" и личная летная недисциплинированность Новикова. Старшим в группе из двух самолетов был В.А. Золотаренко, ранее имевший опыт полетов на «Ан-2».

Подготовка Ю.В. Новикова и В.А. Золотаренко к эксплуатационно-экспериментальным полетам в клубе была проведена, но должным образом не была оформлена. Полеты в направлении поселка Казинка выполнялись без заявок и получения разрешения на использование воздушного пространства, без метеообеспечения. Прогнозы погоды пилотами не получались, фактическая погода оценивалась самостоятельно.

Правление ФЛА РФ постановило данную информацию изучить с личным составом ФЛА РФ, руководству компании «Вертикаль» провести целый ряд мер, направленных на предотвращение авиационных происшествий по таким и подобным причинам. Такие, как: провести разбор с личным составом обстоятельств и причин летного происшествия; исключить случаи полетов без заявок и получения разрешения на вылет; обратить внимание на личные качества работников из числа летного состава; прохождение тренировок, получение допусков пилотами авиационной транспортной компании своевременно оформлять записями в летных книжках и др.

Руководящему составу коллективных членов ФЛА РФ было предписано повысить контроль за соблюдением дисциплины и правил полетов, обратив особое внимание на

опасность переоценки своих профессиональных качеств отдельными пилотами, следить за уровнем подготовки летного состава, выявлять лиц, склонных к нарушениям, при обнаружении случаев преднамеренного нарушения рекомендаций по летным испытаниям, правил полетов, принимать строгие меры к нарушителям, вплоть до погашения свидетельства пилота-любителя и исключения из членов Федерального летного агентства РФ.

В ходе вынесения постановления по этому делу были учтены основные принципы работ по предотвращению авиационных происшествий:

- объективность оценки положения дел с безопасностью полетов;
- конкретность, целенаправленность и обязательность выполнения принимаемых мер;
- полный охват личного состава и объектов;
- оперативность проведения профилактических мероприятий и их повторение;
- полная законченность процесса;
- оценка эффективности проведенной работы.

Хотелось бы верить, что выявление опасных факторов и тенденций их изменения, выработка рекомендаций и мероприятий по предотвращению повторяющихся и опасных отклонений в работе авиационной системы, оценка эффективности ранее принятых мер, а также контроль за организацией работы по выявлению и учету авиационных происшествий и инцидентов, качеством их расследования и анализа в организациях экспериментальной авиации поспособствуют улучшению катастрофичной ситуации с воздушными судами. Причем не только с судами экспериментальной, но и гражданской и государственной авиации.

Список использованной литературы:

1. Воздушный кодекс РФ от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ (с изм. от 8 июля 1999 г., 22 августа, 2 ноября, 29 декабря 2004 г.) // Правовая система «КонсультантПлюс».
2. Правила расследования авиационных происшествий и инцидентов с экспериментальными воздушными судами в Российской Федерации (утв. Постановлением Правительства РФ от 4 апреля 2000 г. № 303) // Правовая система «КонсультантПлюс».
3. Приказ Минобороны РФ от 30 сентября 2002 г. № 390 «Об утверждении Руководства по предотвращению авиационных происшествий с государственными воздушными судами в Российской Федерации» // Правовая система «КонсультантПлюс».
4. Егиазаров В.А. Транспортное право. М.: Юр. литература, 2001.
5. Постановление Правления ФЛА РФ по результатам расследования катастрофы самолета «Шмель» № 01614 ФЛА РФ, происшедшей 4 мая 1998 г. в Ставропольском крае.