

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ АВТОНОМНОЕ  
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ  
«РОССИЙСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ ДРУЖБЫ НАРОДОВ  
ИМЕНИ ПАТРИСА ЛУМУМБЫ»

*На правах рукописи*

**Ивлев Денис Андреевич**

**СОТРУДНИЧЕСТВО ГОСУДАРСТВ  
ПО РАССЛЕДОВАНИЮ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ**

Специальность: 5.1.5. Международно-правовые науки

**ДИССЕРТАЦИЯ**  
на соискание учёной степени  
кандидата юридических наук

*Научный руководитель:*  
кандидат юридических наук, доцент  
**Травников Александр Иванович**

Москва – 2023

## ОГЛАВЛЕНИЕ

<b>Введение .....</b>	<b>4</b>
<b>Глава 1. История становления международно-правовых основ расследования авиационных происшествий .....</b>	<b>16</b>
1.1. Правовые основы расследования авиационных происшествий до 1919 г. ....	16
1.2. Развитие международно-правового регулирования расследования авиационных происшествий в период с 1919 по 1944 гг. ....	23
1.3. Формирование национальных органов расследования авиационных происшествий .....	28
<b>Глава 2. Современные международно-правовые основы расследования авиационных происшествий .....</b>	<b>51</b>
2.1. Расследование авиационных происшествий, произошедших на территории суверенных государств .....	52
2.2. Расследование авиационных происшествий, произошедших за пределами государственных территорий .....	66
2.3. Национальное законодательство в области расследования авиационных происшествий .....	75
2.4. Международно-правовое регулирование поисково-спасательных работ .....	93
<b>Глава 3. Совершенствование международно-правового регулирования расследования авиационных происшествий .....</b>	<b>110</b>
3.1. Роль ИКАО в совершенствовании международно-правового расследования авиационных происшествий .....	111
3.2. Международно-правовое регулирование расследования авиационных происшествий с участием государственных воздушных судов .....	129

3.3. Особенности расследования авиационных происшествий при столкновении воздушных судов .....	138
<b>Заключение .....</b>	<b>146</b>
<b>Список литературы .....</b>	<b>151</b>
<b>Приложение 1 .....</b>	<b>171</b>
<b>Приложение 2 .....</b>	<b>174</b>

## ВВЕДЕНИЕ

**Актуальность темы исследования.** Эксплуатация воздушных судов представляет собой деятельность, связанную с множеством потенциальных опасностей, таких как: противодействие закону тяготения, 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 опасностей вследствие акта незаконного вмешательства<sup>1</sup>. Ежегодно в мире происходит около ста авиационных происшествий как на территории государств, так и за их пределами, требующих незамедлительного и объективного расследования<sup>2</sup>.

Международная организация гражданской авиации определяет расследование авиационного происшествия как «процесс, проводимый с целью предотвращения авиационных происшествий, который включает сбор и анализ информации, подготовку заключений, включая установление причин и/или сопутствующих факторов, и, если необходимо, выработку рекомендаций по обеспечению безопасности»<sup>3</sup>.

Установление причин и выводы, сделанные в ходе проведенного расследования авиационного происшествия, влекут за собой исключение повторения таких авиационных происшествий и, несомненно, влияют на повышение уровня безопасности полетов воздушных судов в дальнейшем. В случае неправильного установления причины авиационного происшествия сотни человеческих жизней могут находиться в зоне риска. Так, 29 октября 2018 года воздушное судно Boeing 737 MAX авиакомпании Lion Air, следующее по маршруту Джакарта – Панкаллинанг (Индонезия), потерпело крушение в Яванском море.

---

<sup>1</sup> *Milde M.* International Air Law and ICAO. Portland: Eleven International Publishing, 2008. 351 p.

<sup>2</sup> Safety report ICAO 2020 edition Montreal. P. 5. URL: [https://www.icao.int/safety/Documents/ICAO\\_SR\\_2020\\_final\\_web.pdf](https://www.icao.int/safety/Documents/ICAO_SR_2020_final_web.pdf) (дата обращения: 11.07.2021 г.).

<sup>3</sup> Приложение 13 «Расследование авиационных происшествий и инцидентов» к Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. ИКАО, 2010. URL: [http://www.bpl.ru/asmap/Annexes/an13\\_cons\\_ru.pdf](http://www.bpl.ru/asmap/Annexes/an13_cons_ru.pdf) (дата обращения: 31.04.2021 г.).

Согласно отчету, опубликованному спустя год, а именно 25 октября 2019 года, авиационное происшествие произошло по причине недоработки системы предупреждения сваливания воздушного судна<sup>4</sup>. Спустя 5 месяцев после первой катастрофы, 10 марта 2019 года, такое же воздушное судно авиакомпании Ethiopian Airlines, следовавшее по маршруту Аддис-Абеба – Найроби, потерпело крушение при аналогичных обстоятельствах. Оперативно выявленная причина крушения первого воздушного судна могла бы спасти 157 человек.

Основным документом, регламентирующим порядок организации и проведения расследования авиационных происшествий, является Конвенция о международной гражданской авиации<sup>5</sup> (далее – Чикагская конвенция 1944 года). Однако ее основные процедуры были рассчитаны на период середины XX века, когда воздушное сообщение не имело столь широкого распространения в мире и было доступно только развитым государствам.

Порядок организации расследования авиационного происшествия устанавливает статья 26 Чикагской конвенции 1944 г. Данная статья, являющаяся императивной нормой международного права, устанавливает порядок назначения расследования авиационного происшествия. В соответствии с ней Советом Международной организации гражданской авиации (далее – ИКАО) принято Приложение 13, которое должно содержать исключительно процессуальные нормы, регулирующие только процедуру расследования, а не нормы, изменяющие содержание указанной статьи. В статье 26 Конвенции закреплено, что государство, на территории которого произошло авиационное происшествие, назначает расследование. В то же время, вышеуказанное Приложение, неправомерно изменяя содержание самой статьи, предоставляет право государству, на территории которого произошло данное событие, передать полностью или частично данное право другому государству. Такой возможностью, например, воспользовалась

---

<sup>4</sup> Окончательный отчет о расследовании авиационного происшествия с воздушным судном Boeing 737 MAX PK-LQP 29 октября 2018 года. URL: <https://www.knkt.go.id/post/read/laporan-final-penerbanhan?cat=QmVyaXRhfHNlY3Rpb24tNjU> (дата обращения: 21.03.2021 г.).

<sup>5</sup> Конвенция о международной гражданской авиации (заключена в г. Чикаго 07.12.1944 г.) (с изм. от 26.10.1990) (с изм. и доп., вступившими в силу на 01.01.2000) // Doc. ICAO 7300/9.

Украина в отношении авиационной катастрофы, произошедшей на её территории 17 июля 2014 года, передав полномочия по расследованию данного авиационного происшествия Нидерландам, что сказалось на объективности результатов этого расследования.

Современная тенденция в рассматриваемой области направлена на обеспечение независимого расследования авиационного происшествия путем передачи таких полномочий региональным международным межправительственным организациям. На территории Европейского союза такое расследование проводит Агентство по авиационной безопасности Европейского союза. В то же время известно, что международное право не предусматривает ответственность за результаты деятельности международных межправительственных организаций.

Статья 26 Чикагской конвенции 1944 года не предусматривает порядок расследования авиационных происшествий, случившихся за пределами государственных территорий. Приложение 13 к данной Конвенции устанавливает, что расследование авиационной катастрофы, произошедшей над открытым морем, проводит государство регистрации воздушного судна. Данная процедура представляется нерациональной по причине того, что зачастую государство регистрации воздушного судна находится на значительном удалении от места катастрофы и не может обладать необходимой информацией о месте падения воздушного судна, средствами доставки членов комиссии по расследованию к месту катастрофы. Такая ситуация не позволяет оперативно начать расследование и не гарантирует сохранность фрагментов воздушного судна (обломков, бортовых самописцев и др.), крайне необходимых для объективности расследования. Кроме того, в случае столкновения воздушных судов, зарегистрированных в разных государствах, определить государство, которое должно назначить расследование этого происшествия, будет невозможно.

Чикагская конвенция 1944 года действует только в отношении гражданских воздушных судов и поэтому не может регулировать процедуру расследования

авиационных происшествий с государственными воздушными судами, используемыми на военной, таможенной и полицейской службах.

10 апреля 2010 года воздушное судно Ту-154М, принадлежащее Министерству обороны Республики Польша, потерпело крушение при заходе на посадку на аэродром Смоленск «Северный». Для расследования этой катастрофы распоряжением Президента Российской Федерации была создана государственная комиссия. Председателем государственной комиссии было принято решение, что расследование должно проводиться в соответствии с положениями Приложения 13 к Чикагской конвенции 1944 года<sup>6</sup>. Это решение было основано на том, что единственным международным договором, где определяется порядок проведения расследования с государственными воздушными судами, является Договор по открытому небу<sup>7</sup>, в Разделе III которого установлено, что расследование авиационного происшествия с воздушным судном наблюдающей стороны (это военное воздушное судно) производится по правилам Приложения 13 к Чикагской конвенции 1944 г. Однако, порядок расследования авиационных происшествий с государственными воздушными судами на универсальном уровне не решён до сих пор.

Все вышеуказанные недостатки международно-правового регулирования расследования авиационных происшествий указывают на необходимость разработки научно обоснованных международно-правовых решений для их устранения и обуславливают актуальность выбранной темы исследования.

**Цели и задачи диссертационного исследования.** *Целью* исследования является комплексное и всеобъемлющее исследование действующего порядка международно-правового регулирования расследования авиационных происшествий, выявление существующих проблем и разработка научно-обоснованных предложений по их устранению.

Поставленная цель определила необходимость решения следующих *задач*:

---

<sup>6</sup> Окончательный отчёт по расследованию авиационного происшествия Самолета Ту-154М. URL: <https://pravo.ru/store/doc/doc/FinalReportTu-154MRussian.pdf> (дата обращения: 01.04.2021 г.).

<sup>7</sup> Договор по открытому небу 1992 г. // Собрание законодательства РФ. 11.02.2002. № 6. Ст. 552. Ст. 1, разд. 3.

– Изучить действующие международные документы, регламентирующие процедуры расследования авиационных происшествий с гражданскими и государственными воздушными судами;

– Выявить основные проблемы международно-правового регулирования расследования авиационных происшествий;

– Проанализировать законодательства ряда государств, нормы которых могут быть использованы для создания новых положений международного воздушного права с целью устранения существующих пробелов в международно-правовом регулировании расследования авиационных происшествий;

– Исследовать положения Чикагской конвенции 1944 г. и Международной конвенции по поиску и спасанию на море 1979 г.<sup>8</sup> с целью выработки научно обоснованных предложений по модернизации конвенций, касающихся процедуры поиска и спасания воздушных судов, терпящих и потерпевших бедствие;

– Выработать авторское видение возможного закрепления на универсальном уровне процедуры расследования авиационных происшествий, произошедших за пределами государственных территорий, в том числе в случае столкновения воздушных судов;

– Определить возможность установления универсальной процедуры расследования авиационных происшествий с государственными воздушными судами.

**Объектом диссертационного исследования** являются специфические международные отношения, возникающие между государствами и международными межправительственными организациями при организации и проведении расследований авиационных происшествий.

**Предметом диссертационного исследования** являются международные договоры, международные авиационные регламенты, международно-правовые обычаи, резолюции международных межправительственных организаций и акты национального права, нормы которых регулируют процедуру расследования

---

<sup>8</sup> Международная конвенция по поиску и спасанию на море 1979 г. // Международная конвенция по поиску и спасанию на море 1979 года (Конвенция САР-79). Серия «Судовладельцам и капитанам». Выпуск № 12. СПб.: ЗАО ЦНИИМФ, 2005.



авиационного происшествия, доктринальные позиции ученых в исследуемой области.

**Степень научной разработанности темы.** Исследуемая проблематика в том или ином объеме была изучена и проанализирована в трудах российских и зарубежных учёных-правоведов: Абашидзе А.Х.<sup>9</sup>, Бордунова В.Д.<sup>10</sup>, Грабарь В.Э.<sup>11</sup>, Копылова М.Н.<sup>12</sup>, Малеева Ю.Н.<sup>13</sup>, Мильде М.<sup>14</sup>, Мовчана А.П., Перетерского И.С.<sup>15</sup>, Травникова А.И.<sup>16</sup> и других.

**Методологическую основу диссертационного исследования** составляют специально-юридические методы и общенаучные. В ходе работы над диссертацией были применены функциональный и системный методы исследований и общие логические приемы, такие как анализ, синтез и др.

Основу диссертационного исследования составляет системный метод, направленный на раскрытие целостности объекта и выявление различных типов связи в изучаемом объекте.

Ввиду специфики правоотношений, исследуемых в диссертации, для достижения поставленных цели и задач были использованы следующие специальные методы: сравнительно-правовой, историко-правовой, классификационный и формально-юридический.

Историко-правовой метод нашел свое применение особенно в первой главе диссертации для выявления исторических предпосылок принятия первых

---

<sup>9</sup> Абашидзе А.Х., Травников А.И. Старые, но современные проблемы воздушного права // Право. Журнал Высшей школы экономики. 2019. № 3. С. 81–202.

<sup>10</sup> Международное воздушное право. Учебное пособие. М.: НОУ ВКШ «Автобизнес»; изд-во «Научная книга», 2007. 464 с.

<sup>11</sup> Грабарь В.Э. История воздушного права // Вопросы воздушного права: Сборник трудов секций воздушного права Союза Авиационистов СССР и Авиационистов РСФСР. Выпуск 1 / Под редакцией П.И. Баранова и др. М.: Авиационисты, 1927. С. 39–56.

<sup>12</sup> Копылов М.Н. Международное воздушное право // Международное право: учебник / М.Н. Копылов; под ред. В.И. Кузнецова, Б.Р. Тузмухамедова. М.: НОРМА, 2010. С. 496–524.

<sup>13</sup> Малеев Ю.Н. Международное воздушное право: Вопросы теории и практики. М., 1986. 240 с.

<sup>14</sup> Milde M. Liability in International Carriage by Air – the new Montreal Convention of 28 May 1999 // Uniform Law Review – Revue de Droit Uniforme. 1999. Vol. 4. № 3. P. 835–860.

<sup>15</sup> Перетерский И.С. Содержание и система воздушного права // Вопросы воздушного права: Сборник трудов секции воздушного права Союза Авиационистов СССР и Авиационистов РСФСР. Выпуск 1. Под редакцией П.И. Баранова и др. М.: Авиационисты, 1927. С. 76–85.

<sup>16</sup> Травников А.И. Трагедия в небе над Украиной. Международно-правовой анализ // Образование. Наука. Научные кадры. 2015. Вып.2. С. 71–72.

международно-правовых норм, касающихся расследования авиационных происшествий.

Сравнительно-правовой метод широко использовался для сопоставления существующих международно-правовых норм и норм внутреннего права, регулирующих исследуемые правоотношения, в целях установления и восполнения имеющихся в международном праве пробелов.

В целях интерпретации положений существующих договоров, представляющих правовую основу для принятия новых универсальных норм международного права, регулирующих процедуру расследования авиационных происшествий, использовался формально-юридический метод.

**Теоретическая основа диссертации.** При написании диссертационного исследования были использованы труды отечественных и зарубежных учёных, таких как А.Х. Абашидзе<sup>17</sup>, А.А. Баталов<sup>18</sup>, В.Д. Бордунов<sup>19</sup>, А.Н. Верещагин<sup>20</sup>, В.Э. Грабарь<sup>21</sup>, В.С. Грязнов<sup>22</sup>, В.Г. Егоров, Р.А. Каламкарян, Н.Ф. Кислицина<sup>23</sup>, Ю.Н. Малеев<sup>24</sup>, А.П. Мовчан, А.А. Моисеев, И.С. Перетерский<sup>25</sup>, О.И. Тиунов, Г.И. Тункин<sup>26</sup>, Е.Т. Усенко, С.Н. Черниченко<sup>27</sup>, В.М. Шумилов<sup>28</sup>, Т. Буергаль, Л. Вебер, Н.М. Матте, М. Мильде<sup>29</sup>, Х. Санчез, Х.Г. Шермерс, Ф. Шуберт.

**Нормативными источниками** диссертации являются действующие, прекратившие свое действие или еще не вступившие в силу:

---

<sup>17</sup> *Абашидзе А.Х., Травников А.И.* Старые, но современные проблемы воздушного права // *Право. Журнал Высшей школы экономики.* 2019. № 3. С. 81–202.

<sup>18</sup> *Баталов А.А.* Проблемы современного международно-правового регулирования воздушных сообщений: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.10. М., 2003. 179 с.

<sup>19</sup> *Бордунов В.Д.* Международное воздушное право. Учебное пособие. М.: НОУ ВКШ «Авиабизнес», изд-во «Научная книга», 2007. 266 с.

<sup>20</sup> *Верещагин А.Н.* Международное воздушное право. Проблемы международно-правового регулирования воздушных сообщений. М.: Международные отношения, 1966. 199 с.

<sup>21</sup> *Грабарь В.Э.* История воздушного права // *Вопросы воздушного права.* М., 1927. Вып. 1. С. 51–52.

<sup>22</sup> *Грязнов В.С., Малеев Ю.Н.* Международное воздушное право. М.: Наука, 1980. 93 с.

<sup>23</sup> *Кислицына Н.Ф., Егоров В.Г., Карапетянц И.В.* Международные транспортные организации. М.: Литрес, 2020. 200 с.

<sup>24</sup> *Малеев Ю.Н.* Международное воздушное право: Вопросы теории и практики. М., 1986. 240 с.

<sup>25</sup> *Перетерский И.С.* Воздушное право. М., 1923. 140 с.

<sup>26</sup> *Тункин Г.И.* Теория международного права. М., 1970. 365 с.

<sup>27</sup> *Черниченко С.В.* Источники международного права. Нормы и принципы международного права. М., 2008. 60 с.

<sup>28</sup> *Шумилов В.М.* Международное право. М., 2008. 397 с.

<sup>29</sup> *Milde M.* The Chicago Convention – air major attendants necessary of desirable 50 years later // *Annals of Air and Space Law.* 1994. Vol. XIX. P. 401–426.

- международные договоры (Устав Организации Объединенных Наций; Конвенция о регулировании воздушной навигации 1919 г.; Конвенция о международной гражданской авиации 1944 г., а также стандарты и рекомендуемая практика; Конвенция об открытом море 1958 г.; Конвенция ООН по морскому праву 1982 г.; Международная конвенция по поиску и спасанию на море 1979 г.);
- правила, руководства и другие документы ИКАО;
- решения международных судебных учреждений.

**Научная новизна работы** заключается в предложенных автором изменениях и дополнениях в действующие международные договоры в области регулирования авиационной деятельности с целью установления справедливого и объективного режима расследования авиационных происшествий, произошедших с гражданскими воздушными судами как на территории государств, так и за их пределами.

Элементом новизны также является установление правомерного взаимодействия материальных международно-правовых норм Чикагской конвенции 1944 года, определяющих государства для организации и проведения расследования авиационного происшествия, и процессуальных норм Приложения 13 к данной Конвенции, регламентирующих только процедуру проведения такого расследования, не изменяя при этом положения самой Конвенции.

В качестве новизны можно считать предложения об установлении для государств унифицированного порядка расследований авиационных происшествий с государственными воздушными судами.

#### **Положения, выносимые на защиту:**

1. Доказана необходимость изменения статьи 26 Чикагской конвенции 1944 года с целью предоставления возможности государству места катастрофы передавать по договоренности право назначать расследование другому государству или международной межправительственной организации. При этом ответственность за результаты расследования должна возлагаться на субъекты, получившие данное право.

2. Установлена нецелесообразность назначать расследование авиационного происшествия, произошедшего за пределами государственных территорий, государству регистрации воздушного судна, потерпевшего катастрофу (или аварию). Учитывая, что в соответствии с сформировавшимся международно-правовым обычаем прибрежные государства осуществляют юрисдикцию в области аэронавигации в установленных для них районах полетной информации<sup>30</sup>, право назначать расследование происшествий следует предоставить государству, в чьем районе полетной информации оно произошло.

3. В связи с отсутствием в международном праве универсальных норм, определяющих порядок организации и проведения расследования авиационных происшествий с иностранными государственными воздушными судами, предлагается в решении (резолуции) Ассамблеи ИКАО рекомендовать государствам закрепить в своих национальных законодательствах порядок расследования происшествий с государственными воздушными судами, предусмотренный Приложением 13 к Чикагской конвенции 1944 года. Такая унификация позволит избежать разногласий между заинтересованными государствами по поводу организации и проведения расследований авиационных происшествий с иностранными государственными воздушными судами.

4. Вследствие того, что Чикагская конвенция 1944 года не определяет процедуру поисково-спасательных мероприятий, касающихся терпящих бедствие воздушных судов в открытом море, установлена необходимость внести в статью 25 Чикагской конвенции 1944 года дополнение, определяющее, что помощь воздушному судну, терпящему бедствие за пределами государственных территорий, должно оказывать государство, в районе полетной информации которого находится такое воздушное судно.

5. Национальные законодательства большинства государств – членов ИКАО определяют не только порядок проведения расследований авиационных происшествий, но и инцидентов, т.е. событий, которые повлияли или могли бы повлиять на безопасность эксплуатации воздушного судна, в связи с чем

---

<sup>30</sup> Травников А.И. Международное аэронавигационное право: учеб. пособие. М.: РУДН, 2013. С. 33.

установлена необходимость дополнить название и содержание статьи 26 Чикагской конвенции 1944 года словом «и инцидентов».

**Теоретическая значимость** исследования выражается в том, что оно представляет собой первую комплексную работу, посвященную изучению становления и перспектив развития порядка расследования авиационных происшествий, и в разработке конкретных предложений по созданию новых универсальных международно-правовых норм, направленных на совершенствование данной деятельности государств.

**Практическая значимость** исследования определяется тем, что его результаты и подготовленные предложения могут быть использованы при разработке универсальных норм международного права, регулирующих взаимодействие государств в ходе организации и проведения расследований авиационных происшествий, а также при разработке национальных нормативных актов, регламентирующих данную деятельность.

Выводы диссертационного исследования могут применяться в ходе научных исследований, проводимых в области международного воздушного права, с акцентом на ответственность государств и международных межправительственных организаций за результаты расследования авиационных происшествий; в учебно-научной деятельности, в частности – в процессе преподавания курса «Международное право» и спецкурса «Международное воздушное право», а также при подготовке соответствующих учебно-методических материалов.

**Обоснованность и достоверность.** Выводы и рекомендации, полученные в ходе настоящего исследования, подтверждаются применением различных методов исследования, которые использовались при всестороннем и глубоком изучении рассматриваемой проблематики и при написании научных статей, а также широким спектром используемого нормативного и эмпирического материала: отчетов расследований авиационных происшествий, выступлений представителей государств – членов ИКАО, двухсторонних и многосторонних международных договоров по организации поисково-спасательных операций и организации расследований авиационных происшествий, резолюций Ассамблеи ИКАО,

нормативных правовых актов Российской Федерации, США, Федеративной Республики Германии, Французской Республики и других государств – членов Европейского союза.

**Апробация результатов исследования.** Основные положения и выводы диссертации были обсуждены на заседании кафедры международного права Российского университета дружбы народов в марте 2022 г. Результаты проведенного научного исследования нашли свое отражение в ряде научных публикаций диссертанта, 1 из которых опубликована в журнале, входящем в библиографическую базу SCOPUS, и 2 из которых – в научных журналах, входящих в Перечень рецензируемых научных изданий, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией Министерства науки и высшего образования Российской Федерации, общим объемом 1,7 п.л.

Большая часть выносимых на защиту положений прошла апробацию во время проведения автором семинарских занятий в течение срока обучения в аспирантуре по курсам «Международное воздушное право» и «Международное космическое право». Результаты диссертационного исследования также стали предметом обсуждений на: Международном конгрессе «Блищенковские чтения» (13 апреля 2019 года, Москва, РУДН), Первом открытом методическом семинаре по международному праву для аспирантов, магистров и бакалавров (23 мая 2019 года, Москва, ИЗИСП при Правительстве РФ), а также на Международной школе-практикуме молодых ученых-юристов «Право перед вызовами технологической революции» (1 июня 2019 года, Москва, ИЗИСП при Правительстве РФ).

**Личный вклад автора** заключается в проведении всех этапов диссертационного исследования – от постановки цели и задач исследования до публикации его результатов в научных изданиях и в выступлениях с докладами. Содержащиеся в диссертации положения, выводы, а также материалы использовались автором в рамках учебного процесса в преподавательской практике – на семинарских занятиях.

**Соответствие паспорту специальности.**

Диссертационная работа соответствует содержанию специальности 5.1.5 «Международно-правовые науки» с направлениями исследования:

5. Право международных организаций. Правовая природа, статус, компетенция международных межправительственных организаций, международных неправительственных организаций, квазиорганизаций. Нормотворческая деятельность международных организаций;

8. Взаимодействие международного и внутригосударственного права. Применение и имплементация норм международного права в национальных правовых порядках.

18. Международное воздушное право. Правовой режим и обеспечение безопасности воздушного пространства;

и включает в себя исследование международных договоров, основных принципов и норм международного права и его институтов; международно-правовых отношений; объектов международного права и правового режима расследования авиационных происшествий; субъектов международного права и их правового статуса.

**Структура и содержание диссертации** обусловлены кругом исследуемых проблем и отвечают поставленным целям, задачам, объекту и предмету исследования. Диссертационное исследование состоит из введения, трех глав, включающих в себя десять параграфов, последовательно раскрывающих понятие, правовую природу, сущность и особенности исследуемых проблем, а также заключения, списка использованной литературы и 2 приложений.

# ГЛАВА 1. ИСТОРИЯ СТАНОВЛЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВЫХ ОСНОВ РАССЛЕДОВАНИЯ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

## 1.1. Правовые основы расследования авиационных происшествий до 1919 г.

Идея поднять человека в воздух интересовала человечество давно. Впервые эта идея была реализована Леонардо да Винчи, который предложил применить для движения крыльев мускулы ног.

Маркиз де Баквиль в 1742 г. хотел перелететь через реку Сену из своего дома, расположенного на берегу и спуститься в Тюильрийский сад в Париже. Яков Дегген в 1807 г. предпринял попытки осуществления полета над землей, подвесив свой крыльчатый снаряд, который уничтожал избыточный вес с помощью шаровой оболочки, наполненной газом, к аэростату<sup>31</sup>.

4 июня 1783 года был впервые осуществлен первый пилотируемый полет на воздушном шаре, созданном братьями Жозеф-Мишелем и Жак-Этьеном Монгольфье, который поднялся в воздух в городе Анноне с животными на борту, а 21 ноября 1783 с людьми в г. Париже. Воздушный шар поднимался в воздух за счет нагревания воздуха и не был управляемым воздушным летательным аппаратом<sup>32</sup>. Ввиду того, что г. Париж состоял из деревянных сооружений 23 апреля 1784 года, полеты на воздушных шарах создавали реальную угрозу для жителей города, ввиду чего были предприняты «первые попытки правового регулирования воздушного движения, когда Парижской полицией было издано Постановление, которое запрещало пускать шары, согреваемые спиртом и другими опасными веществами»<sup>33</sup>.

Все последствия неудачных полетов были направлены исключительно на совершенствования технических характеристик летательного аппарата, выявление

---

<sup>31</sup> Вейгелин К.Е. Как покорили воздух (История авиации): Сборник под ред. и с дополн. К.Е. Вейгелина. Л., М.: Петроград, 1926.

<sup>32</sup> Sand P.H., Pratt G., Lyon J.T. A Historical Survey of the Law of flight. Institute of Air and space Law. McGill University Press, 1961. P. 5.

<sup>33</sup> См.: Перетерский И.С. Воздушное право. М., 1923. 140 с.



принципа его полета, так как он являлся прежде всего не транспортным средством, а объектом эмпирических исследований.

При первых попытках летать люди не всегда, действовали осторожно. Непостижимая легкость, с которой люди отваживались на самые опасные опыты, чрезвычайно ясно показывает, насколько ошибочны были расчеты многих при оценке своих возможностей. Примером может служить изобретатель де Грофф, который в 1874 г. испробовал свой летательный аппарат, поднявшись с ним на высоту нескольких сот метров на воздушном шаре распустил канат, связывавший этот аппарат с шаром<sup>34</sup>.

Потребовалось еще немало времени, для того чтобы полеты превратились в повседневную реальность – обычное явление.

Опыты Ли Бри были единичными достижениями, которые оказали немаловажное значение для осуществления полета человека. Он, наблюдая за полетом морских птиц, заметил, что те, вынужденные экономить силы своих мышц прибегают к помощи парящего полета и попробовал перенять, соорудив аппарат с несущей поверхностью в 20 кв. м, и совершил ряд полетов.

Первые эксперименты Отта Лилиенталя, в мае 1890 г., на основании снимков, попавших от Оттомаро Аншюце, который на основании прочного бамбука соорудил пару крыльев и обтянул их полотном<sup>35</sup>. Первые его попытки полетов были безуспешны, но, 12 августа 1896 г., с высоты склона у Ринова ему удалось совершить прыжок, в ходе которого он смог подняться на неопределенную высоту<sup>36</sup>. Исторический очерк вклада Отта Лилиенталя и причины авиационного происшествия был отражен в речи, произнесенной профессором Н.Е. Жуковским на ежегодном заседании Общества любителей Естествознания, проводимом в Москве 15 октября 1896 г. Н.Е. Жуковский смог установить, что гибель испытателя

---

<sup>34</sup> Вейгелин К.Е. Как покорили воздух (История авиации): Сборник под ред. и с дополн. К.Е. Вейгелина. Л., М.: Петроград, 1926.

<sup>35</sup> Лилиенталь О. Полет птиц как основа искусства летать. Материалы для систематики полетов, 1889. URL: [https://lilienthal-museum.museumnet.eu/sites/lilienthal-museum.museumnet.eu/files/archivalie/digitalisatpublic/gl\\_10.pdf](https://lilienthal-museum.museumnet.eu/sites/lilienthal-museum.museumnet.eu/files/archivalie/digitalisatpublic/gl_10.pdf) (дата обращения: 30.04.2021 г.).

<sup>36</sup> «Une Expérience Tragique»: phantaievolle Darstellung zu einem Bericht über einen Flugunfall Lilienthals // Le Petit Parisien. 1894/09/09. № 292. S.1.

произошла по причине удара ветра. Он так же описал траекторию полета испытателя<sup>37</sup>.

В дальнейшем последователями Отта Лилиенталя были английский морской инженер Пильчер, который хотел установить на своем планере бензиновый мотор, инженер Вельс, который взял за образец планера семена клена, Вольфмюллер, стремившейся достигнуть надежный баланс.

Особое влияние на совершенствование летательных аппаратов оказал Октава Шанют, который придал формам крыльев и несущим поверхностям продолговатый вид. Его дело продолжил его помощник Геринг, а завершили братья Вильбер и Орвиль Райт, которые в 1900 г. точно воспроизвели форму крыльев Шанюта, но они отказались от уравнивания аппарата путем перемещения центра тяжести, вместо этого они поместили впереди горизонтальную поверхность («Руль высоты»), которая могла выравнивать все колебания аппарата.

Идея создания отдельной отрасли права – Воздушное право принадлежит французскому ученому Полю Фошилю. В 1901 году он представил свой научный доклад: «Воздушная область и юридический режим аэростатов», который нашел свой отклик в Институте Международного права. Также, вопросом создания системы воздушного права занимались: Аэроклуб Франции, основанный в 1898 году, при котором в 1909 году был учрежден Международный Юридический комитет авиации. Основная задача данного комитета состояла в содействии в создании единого международного воздушного законодательства и унификации действующих на тот момент национальных авиационных правил путем выработки «Международного воздушного кодекса»<sup>38</sup>.

В рамках разработки кодекса были заложены основы правового регулирования поисково-спасательных операций, которые найдут свое отражение лишь спустя более чем 30 лет, в том числе статья 20 устанавливала: «Тот, кто

---

<sup>37</sup> Жуковский Н.Е. О гибели воздухоплавателя Отто Лилиенталя // О движении твердого тела, имеющего полости, наполненные однородной капельной жидкостью: сб. статей. М., 1896. URL: <http://books.e-heritage.ru/book/10070436> (дата обращения: 30.04.2021 г.).

<sup>38</sup> См.: Международный воздушный кодекс // Вопросы воздушного права: Сборник трудов секции воздушного права Союза Авиационистов СССР и Авиационистов РСФСР. Выпуск 1 / Под редакцией П.И. Баранова и др., Союз Авиационистов СССР и Авиационистов СССР. М.: Авиационисты, 1927. С. 261.

находит целое поврежденное и покинутое судно или часть его должен заявить об этом компетентной власти. Компетентная власть примет срочные меры, необходимые для обеспечения сохранения остатков судна и обнаружения собственника»<sup>39</sup>.

Основной вопрос, который обсуждался государствами - правовой статус воздушного пространства государств над их территорией. Французские юристы активно предлагали «Свободу воздуха», определение такого статуса дал П. Фошиль – «естественные и правовые причины, физическая природа воздуха неподвластна человеку, реально на него он действовать не может, а с юридической точки зрения права собственности могло распространяться лишь на высоту строения»<sup>40</sup>. «Ввиду того, что на момент обоснования П. Фошилем теории «свободы воздуха» самым высоким зданием в мире была Эйфелева башня, высота которой составляла 330 м, он пришел к выводу, что за пределами высоты башни, воздушное пространство неподвластно никому и соответственно оно свободно для воздушных передвижений»<sup>41</sup>.

Изначально, было значительное количество катастроф с дирижаблями по техническим причинам:

– 1 июля 1908 г. дирижабль «Gross II» потерпел крушение при быстром спуске с высоты 1700 м по причине недостаточной производительности устройств подачи воздуха в баллонеты.

– 28 июня 1910 г. дирижабль LZ-7 «Deutschland», выполняя полет с 20 пассажирами на борту потерпел крушение по причине отказа одного из двигателей<sup>42</sup>.

---

<sup>39</sup> Там же.

<sup>40</sup> *Fauchile P.* Le domaine aerien et le regime juridique des airostats. *Revue generale de droit international public.* № 8. P. 414.

<sup>41</sup> См.: *Петрова Т.В.* История международного воздушного права. Становление (период до 1939 года) // Научный вестник московского государственного технического университета гражданской авиации. 2011. С. 98–102.

<sup>42</sup> Аварии и катастрофы дирижаблей и их причины – глава из книги, 1986 г. URL: <http://www.dolgoprud.org/doc/?book=14&page=467> (дата обращения: 31.04.2021 г.).

Первым государством, издавшим закон в сфере воздушных передвижений, была Франция, где в 1909 году был издан Циркуляр Министра Внутренних Дел о перелете иностранных воздушных шаров – 12 марта 1909 г.<sup>43</sup>

Первая катастрофа с участием людей произошла 7 сентября 1909 г. в Жювизи с бипланом братьев Райт, которым управлял инженер Е. Лефевр, являвшийся инструктором в Обществе «Ариэль». Это была первая катастрофа во Франции со смертельным исходом, которая заставила Райтов отказаться от многих заказчиков.

Для расследования этой катастрофы была впервые назначена комиссия, которая на основе изучения обломков самолета и сбора свидетельских показаний установила причину авиационного происшествия. В результате был выявлен конструктивный дефект - на испытуемом самолете был установлен новый пропеллер увеличенных размеров, который задевал тросовую проводку управления рулевыми поверхностями самолета<sup>44</sup>.

10 мая 1911 г. в форте Сэм Хоустон (США) произошла авиационная катастрофа, когда пилот Джордж Э.М. Келли во время приземления повредил воздушное судно<sup>45</sup>. Как установила комиссия по расследованию – авария произошла по причине повреждения системы управления при первой посадке<sup>46</sup>. После этого, командующий дивизией маневров генерал-майор Уильям Хардлинг Картер запретил дальнейшие учебные полеты в форте.

До Первой мировой войны законодательство касалось исключительно вопросов недопущения полетов иностранных военных судов в запретных зонах:

---

<sup>43</sup> Перечень важнейших иностранных законов по гражданской авиации // Вопросы воздушного права: Сборник трудов секции воздушного права Союза Авиационистов СССР и Авиационистов РСФСР. Выпуск 1 / Под редакцией П.И. Баранова и др.; Союз Авиационистов СССР и Авиационистов РСФСР. М.: Авиационисты, 1927. С. 287.

<sup>44</sup> Понов Ю.В. Расследование авиационных происшествий: историческая ретроспектива // Проблемы безопасности полетов. 2021. № 1. С. 4–22.

<sup>45</sup> National Cemetery Administration. San Antonio National Cemetery. URL: <https://www.cem.va.gov/cems/nchp/sanantonio.asp> (дата обращения: 31.04.2021 г.).

<sup>46</sup> Find a Grave. George E.M. Kelly. URL: <https://www.findagrave.com/memorial/22407/george-e.m.-kelly> (дата обращения: 31.04.2021 г.).

Германия – 1910 г.<sup>47</sup>, Англия 1911 г.<sup>48</sup>, Россия – 1912 г., Австрия – 1912 г.<sup>49</sup> и США – 1912 г.<sup>50</sup> По своему содержанию, они были предназначены для защиты воздушного пространства от незаконного нахождения в нем военных и гражданских воздушных судов иностранных государств.

Изначально, авиация была сферой деятельности для спортивных или одиночных полетов, в которой не существовало никакой организованной системы обмена информации, в том числе по вопросам безопасности. «Первая Мировая война дала толчок к созданию крупномасштабной авиационной промышленности, благодаря которому авиация стала одним из видов национальных ресурсов. Были введены военные критерии оценки ее деятельности и надежности. Вкладывались крупные средства в приобретение воздушных судов, и процессы стандартизации, утверждения и модификации существующих конструкций летательных аппаратов в свете опыта их эксплуатации вошли в традицию и стали частью авиационной индустрии»<sup>51</sup>.

В тот момент работало Общество безопасности аэроплана (Франция), которое видело основной причиной опасности в авиации неустойчивость аэроплана и его зависимость от стихии.

В 1913 г. между Германией и Францией возник дипломатический инцидент по причине многократного пересечения немецкими военными самолетами французской границы. «В целях разрешения этого спора, Франция и Германия

---

<sup>47</sup> Распоряжение Прусских Министров Внутренних Дел и Общественных Работ о запретных зонах, о разрешении на воздушное передвижение, об осмотре воздушных судов и об экзаменах для пилотов – 22 октября 1910 г. и 5 августа 1913 г. // Перечень важнейших иностранных законов по гражданской авиации // Вопросы воздушного права: Сборник трудов секции воздушного права Союза Авиахим СССР и Авиахима РСФСР. Выпуск 1 / Под редакцией П.И. Баранова и др.; Союз Авиахим СССР и Авиахим РСФСР. М.: Авиахим, 1927. С. 288.

<sup>48</sup> Акт о воздушной навигации 2 июня 1911 г. и его изменение 14 февраля 1913 года // Перечень важнейших иностранных законов по гражданской авиации // Вопросы воздушного права: Сборник трудов секции воздушного права Союза Авиахим СССР и Авиахима РСФСР. Выпуск 1 / Под редакцией П.И. Баранова и др.; Союз Авиахим СССР и Авиахим РСФСР. М.: Авиахим, 1927. С. 287.

<sup>49</sup> Распоряжение Министерства Внутренних дел о полицейских мероприятиях против опасностей для государственной и личной безопасности со стороны воздушных судов – 20 декабря 1912 г. // Перечень важнейших иностранных законов по гражданской авиации // Вопросы воздушного права: Сборник трудов секции воздушного права Союза Авиахим СССР и Авиахима РСФСР. Выпуск 1 / Под редакцией П.И. Баранова и др.; Союз Авиахим СССР и Авиахим РСФСР. М.: Авиахим, 1927. С. 287.

<sup>50</sup> *Грaбарь В.Э.* История воздушного права // Вопросы воздушного права. М., 1927. Вып. 1. С. 51–52.

<sup>51</sup> Doc. ICAO 9422.

заключили 26 июня 1913 г. двухстороннее соглашение в котором они взаимно признали право распоряжаться воздушным пространством, расположенным над их территориями, по своему усмотрению и договорились о том, что военные воздушные суда, как французские, так и германские, будут осуществлять полеты над чужой территорией не иначе, как с разрешения на это другой стороны»<sup>52</sup>. «Данное соглашение было первым в истории воздушного права документом, который сыграл важнейшую роль в окончательном определении позиции государств в отношении того, каким должен быть режим воздушного пространства, расположенным над государственной территорией: свободным или подчиненным власти суверенного государства»<sup>53</sup>.

Первая Мировая война приостановила развитие права воздушных передвижений. Единственная конференция, посвященная воздушному транспорту права, проводилась в 1916 году в г. Сант-Яго (Чили) – Панамериканская воздухоплавательная Федерация.

После окончания войны, которая стимулировала технический прогресс в области авиации, военные самолеты начали использовать в целях гражданской авиаперевозки. Однако законодательство многих стран оказалось не приспособленным к правовому обеспечению регулирования гражданских авиаперевозок. Поэтому в начале 20-х годов XX века начался процесс активного становления воздушного законодательства на национальном уровне. В связи с международными полетами, которые были не урегулированы нормами права возникло большое количество форм сотрудничества государств. Начали заключаться двухсторонние соглашения между государствами.

По решению Верховного Совета держав-победительниц в 1918 году была учреждена комиссия, которой было поручено заняться продолжением работ по созданию международного воздушного права, основополагающие принципы которого были заложены на Парижской конференции в 1910 году.

---

<sup>52</sup> См.: Бордунов В.Д. Международное воздушное право. М.: НОУ ВКШ «Авиабизнес»; «Научная книга», 2006.

<sup>53</sup> Лукашук И.И. Глобализация, государство и право. М., 2005.

## 1.2. Развитие международно-правового регулирования расследования авиационных происшествий в период с 1919 по 1944 гг.

После Первой Мировой войны, Соединёнными Штатами Америки (далее – США) был проявлен интерес к воздухоплаванию. Но по причине того, что на тот момент США не имело технологий построения дирижаблей, США обратилась к странам Антанты, с просьбой передачи цеппелинов (вид гражданских дирижаблей), захваченных у побежденной Германии. 6 июля 1919 года британский дирижабль R-34 был поднят с Ист-Фортуны (Шотландия) и направился в сторону Лонг-Айленд (США). Первым инцидентом было столкновение вышеуказанного дирижабля со склоном горы в Йоркшире, после которого экипаж смог достичь базы в Хоудене. По причине нецелесообразности восстановления дирижабль решили не восстанавливать.

Успешный полет R-34 послужил основанием для заказа США в Англии дирижабля R-38 фирмы «Short Brothers» и Royal airship yorks» в Кардингтоне. Изначально планировалось, что R-38 – это увеличенная копия R-34. Первые полеты, в конце июня 1921 года показали, что характеристики управляемости на больших скоростях неудовлетворительны<sup>54</sup>. В ходе обучения, на высоте около 800 м старший лейтенант Максфилд потребовал набрать максимальные обороты и на скорости 106 км/ч начал выполнять развороты с малым радиусом, вследствие чего R-38 рассыпался в воздухе<sup>55</sup>. Расследование установило, что причиной катастрофы являлась ошибка в проектировании дирижабля, который был рассчитан только на статическую нагрузку.

Первым договором в сфере установления правил международных полетов была Конвенция о регулировании воздушных передвижений (далее – Парижская

---

<sup>54</sup> *Ионина Н., Кубеев М.* Сто великих катастроф. М.: Вече, 2013 (Ярославль: Ярославский полиграфкомбинат (ОАО)). 430 с.

<sup>55</sup> Катастрофа дирижабля R-38. URL: <https://chrontime.com/sobytiya-katastrofa-dirijablya-r-38> (дата обращения: 31.04.2021 г.).

конвенция 1919 г.)<sup>56</sup>. Проект конвенции был разработан при участии ряда стран (Бельгия, Боливия, Бразилия, Британская Империя, Гаити, Гватемала, Гондурас, Греция, Италия, Китай, Куба, Либерия, Никарагуа, Панама, Перу, Польша, Португалия, Румыния, Сербско-Хорватско-Словенское государство, Сиам, Уругвай, Франция, Чехословакия, Хаджа за (Саудовская Аравия), Эквадор, Япония) и подписан в г. Париж 13 октября 1919 г. В настоящее время указанная выше конвенция не действует<sup>57</sup>. Конвенция включала в себя значительное количество норм международного воздушного права, определяющих: статус воздушного пространства, национальность воздушных судов, права летчиков, положения о свидетельствах полетоспособности воздушных судов, о допущении полетов на чужой территории. Парижская конвенция 1919 г. имела 8 приложений, которые являлись неотъемлемой её частью данной конвенции.

Главным достижением этого договора следует считать определение статуса воздушного пространства над государственной территорией: «Каждая держава имеет полный и исключительный суверенитет в отношении воздушного пространства над его территорией»<sup>58</sup>.

Таким образом, именно с появлением Парижской конвенции 1919 г. сформировался принцип полного и исключительного суверенитета над воздушным пространством государства. Она задавала общее направление процессу международно-правового регулирования использования воздушного пространства гражданской и военной авиацией.

Также, в данной конвенции был урегулирован порядок определения национальной принадлежности воздушного судна и порядок осуществления полетов над территорией другого государства. Принцип «свободы воздуха» был

---

<sup>56</sup> Конвенция о регулировании воздушных передвижений, подписанная в Париже от 13 октября 1919 г. / Главное управление гражданского воздушного флота при СНК СССР, Международная конвенция воздушных передвижений. М.: Редакционно-издательский отдел Аэрофлота, 1935.

<sup>57</sup> Ст. 80 Конвенции о международной гражданской авиации (Чикаго, 1944 г.) обязывает государства произвести денонсацию Парижской конвенции.

<sup>58</sup> Конвенция о регулировании воздушных передвижений, подписанная в Париже от 13 октября 1919 г. / Главное управление гражданского воздушного флота при СНК СССР, Международная конвенция воздушных передвижений. М.: Редакционно-издательский отдел Аэрофлота, 1935.



окончательно отвергнут, ввиду того что вышеуказанный принцип не отвечал интересам национальной безопасности государств.

При создании данной Конвенции, государства, занимающиеся разработкой и принятием данного международного договора, пытались сделать преимущественное для себя положение. Например, в соответствии со ст. 5 Парижской конвенции 1919 г., право на осуществление полетов над территориями договаривающихся государств имели только участники Конвенции, другим же государствам это право не предоставлялось<sup>59</sup>.

Также, Парижская конвенция 1919 года ограничивала права государств участников в части возможности заключения соглашений с государствами, которые не являлись участниками данного соглашения.

Более того, при учреждении Международной комиссии по воздушной навигации, в статье 34 Парижской конвенции 1919 г., было определено, что комиссия формируется из 2-ух представителей от держав-победительниц (США, Франция, Италия, Япония. Исключением явилась Великобритания, которая, как и ее доминионы и Индия, получили 1 голос) и 1 представителя от другого государства-участника, таким образом формируя превосходство стран-победительниц в Первой Мировой войне в вышеуказанной комиссии<sup>60</sup>. Основной функцией комиссии являлось изменение технических правил, которые указаны в 8-ми приложениях к конвенции, в ходе принятия которых, как отмечает к.ю.н., эксперт ИКАО В.Д. Бордунов: «решения навязывались другим участникам Конвенции, что и было основной причиной непопулярности Парижской конвенции 1919 г. для многих государств»<sup>61</sup>.

Данная Конвенция вызвала большое количество изменений в национальном законодательстве участников. В первую очередь, началось формирование

---

<sup>59</sup> Конвенция о регулировании воздушных передвижений, подписанная в Париже от 13 октября 1919 г. / Главное управление гражданского воздушного флота при СНК СССР, Международная конвенция воздушных передвижений. М.: Редакционно-издательский отдел Аэрофлота, 1935.

<sup>60</sup> Конвенция о регулировании воздушных передвижений, подписанная в Париже от 13 октября 1919 г. / Главное управление гражданского воздушного флота при СНК СССР, Международная конвенция воздушных передвижений. М.: Редакционно-издательский отдел Аэрофлота, 1935.

<sup>61</sup> Бордунов В.Д. Международное воздушное право. М.: НОУ ВКШ «Авиабизнес»; «Научная книга», 2006.

специального направления в национально-правовом регулировании, которое касалось отношений внутреннего и международного характера, возникающих в ходе осуществления полетов внутри и вне границы того или иного государства.

Парижская конвенция 1919 г. имела ряд приложений, которые регулировали в основном технические вопросы авиационной деятельности: опознавательные знаки, судовые книги, огни и сигналы, а также вопросы таможенного оформления.

Ни сама конвенция, ни приложения не содержали норм, которые регулировали бы процедуру расследования авиационных происшествий, но в ст. 22 была предусмотрена обязанность государства оказывать иностранным воздушным судам те же меры помощи, которые оказываются национальным воздушным судам в случае бедствия. Также п. 17 Приложении «D» регламентировал процедуру подачи сигналов, когда воздушное судно окажется в бедственном положении и процедуру спасения»<sup>62</sup>.

В дальнейшем создание первого кодифицированного акта в области международного воздушного права привело к полноценному формированию национального воздушного законодательства в других государствах, например, в СССР в 1932 г. был принят Воздушный кодекс.

Несмотря на ограниченность в использовании и непопулярность, Парижская конвенция 1919 г. стала важнейшим документом при становлении международного воздушного права, как самостоятельной отрасли международного публичного права.

На Международной конференции по вопросам гражданской авиации, проводимой в г. Чикаго по инициативе Соединённых Штатов Америки незадолго до окончания Второй мировой войны, присутствовало 52 участника, среди которых не было представителя СССР. Были предложены проекты договоров по международной гражданской авиации, разработанные рядом государств (США, Великобританией, Канадой и Новой Зеландией). Как отмечает эксперт ИКАО В.Д. Бордунов: «Попытки США добиться включения в текст конвенции положений

---

<sup>62</sup> Конвенция о регулировании воздушных передвижений, подписанная в Париже от 13 октября 1919 г. / Главное управление гражданского воздушного флота при СНК СССР, Международная конвенция воздушных передвижений. М.: Редакционно-издательский отдел Аэрофлота, 1935.

о «свободах воздуха» не увенчались успехом. Эти вопросы были изъяты из проекта конвенции и закреплены в Соглашении о транзите при международном воздушном сообщении и Соглашении о международном воздушном транспорте»<sup>63</sup>. По итогам данной конференции были подписаны: Заключительного акта – Временного соглашения о международной гражданской авиации и «Конвенции о международной гражданской авиации»<sup>64</sup> (далее – Чикагская конвенция 1944 г.).

Чикагская конвенция 1944 г. по сей день играет важнейшую роль в международном воздушном праве. В этом договоре закреплены универсальные основы регулирования взаимоотношений государств в области регулярных и нерегулярных полетов, которые осуществляются в рамках международных авиасообщений.

Чикагская конвенция 1944 г. впервые закрепила на универсальном уровне порядок назначения расследования авиационных происшествий с гражданскими воздушными судами (ст. 26). Она также устанавливает посредством Приложения 13 к конвенции единые стандарты и рекомендуемую практику, определяющие процедуру проведения таких расследований.

---

<sup>63</sup> Бордунов В.Д. Международное воздушное право. М.: НОУ ВКШ «Авиабизнес»; «Научная книга», 2006.

<sup>64</sup> Конвенция о международной гражданской авиации 1944 г. // Doc. ICAO 7300/9.

### 1.3. Формирование национальных органов расследования авиационных происшествий

Внутригосударственное (национальное) право всегда более оперативно реагирует на вызовы и угрозы, в то время как международное право бездействует и не предлагает ничего, чтобы разрешить накопившиеся проблемы<sup>65</sup>. Данное утверждение А.И. Травникова также относится к предмету настоящего исследования.

В соответствии со статьей 26 Чикагской Конвенции 1944 г. государство, на территории которого произошло авиационное происшествие, должно назначить расследование обстоятельств этого происшествия. Это обязательство можно выполнить лишь при наличии учрежденного внутренним законодательством «полномочного органа по расследованию таких происшествий»<sup>66</sup>. «Полномочный орган по расследованию авиационных происшествий должен быть совершенно объективным, абсолютно беспристрастным и восприниматься как таковой. Его необходимо сформировать таким образом, чтобы он мог противостоять политическому или другому вмешательству или давлению»<sup>67</sup>. Требования к такому органу представлены в Руководстве по расследованию авиационных происшествий и инцидентов<sup>68</sup>.

До 1944 года международное право не предусматривало необходимости выявления причин авиационных катастроф, в то же время, государства, осознавая значимость таких мероприятий самостоятельно ввели правила расследований.

Изначально, идея обеспечения безопасности полетов авиации путем установления причин в ходе расследования происшествия появилась 28 июня 1922 года в законодательстве Англии, когда было издано Распоряжение о расследовании

---

<sup>65</sup> Взаимодействие международно-правового и национально-правового режимов воздушного пространства: Автореферат дисс. ... кандидата юридических наук: 12.00.10 / Травников А.И. М., 2011.

<sup>66</sup> Doc ICAO 9756.

<sup>67</sup> Филин А.Д., Бестугин А.Р., Санников В.А. Организация обслуживания воздушного движения: учебник для среднего профессионального образования / под научной редакцией Ю.Г. Шатракова. М: Издательство Юрайт, 2021. URL: <https://urait.ru/bcode/474250/p.431> (дата обращения: 22.10.2021 г.). С. 431.

<sup>68</sup> Doc ICAO 9756.

несчастных случаев<sup>69</sup>, которое к несчастным случаям относит ситуации, повлекшие смерть или серьёзные повреждения человека или воздушного судна. Также, в Распоряжении предусмотрена обязанность пилота, а в случае, если он не в состоянии, то владельца воздушного судна, уведомить по телеграфу воздушное министерство и орган местной полицейской власти. Аналогичные правила были изданы в Пруссии 17 мая 1923 г., причем в случае несчастных случаев устанавливается выезд на место особой комиссией<sup>70</sup>.

На международном уровне аналогичные требования были установлены лишь в 1951 году, когда по итогам первого и второго специализированных совещаний по расследованию авиационных происшествий пунктом 4.1 Приложения 13 к Чикагской конвенции 1944 г.: была установлена обязанность государства места события уведомлять также ряд других государств.

Согласно вышеуказанному Приложению, государство места события (если оно произошло на суверенной территории), либо государство регистрации воздушного судна (если оно произошло за государственной территорией) в лице уполномоченного органа назначают расследование такого происшествия.

В 2011 году Международная организация гражданской авиации опубликовала «Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов: политика и процедуры»<sup>71</sup>, которое требует от государств учреждение полномочного органа. Государства обязаны наделить данный орган ответственностью и полномочиями (включая финансирование) для расследования происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами от имени государства. Данный орган должен быть объективным и беспристрастным, а также независимым. Орган должен обладать штатом профессионально подготовленных сотрудников.

---

<sup>69</sup> Перечень важнейших иностранных законов по гражданской авиации // Вопросы воздушного права: Сборник трудов секции воздушного права Союза Авиахим СССР и Авиахим РСФСР. Выпуск 1 / Под редакцией П.И. Баранова и др., Союз Авиахим СССР и Авиахим РСФСР. М.: Авиахим, 1927. С. 287.

<sup>70</sup> См.: *Перетерский И.С.* Воздушное право. Изд. 2-е, исправленное и дополненное. М.: Журнал «Вестник Воздушного Флота», 1923. 143 с.

<sup>71</sup> Дос. 9962. Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов: политика и процедуры. 1-е изд. Монреаль: ИКАО, 2011. 114 с.

Для диссертационного исследования вопроса формирования национальных органов в области расследования авиационных происшествий были выбраны следующие государства:

- 1) Российская Советская Федеративная Социалистическая Республика (далее – РСФСР), Союз Советских Социалистических Республик;
- 2) Соединённые Штаты Америки;
- 3) Федеративная Республика Германия;
- 4) Европейский союз.

#### **РСФСР и Советский Союз:**

С 1918 по 1920 гг. в РСФСР произошло более 400 авиационных катастроф, ввиду чего Приказом №83 Московского областного комиссариата по военным делам от 23 марта 1918 года на Центральном аэродроме г. Москвы была учреждена летно-научная база им. Профессора Н.Е. Жуковского<sup>72</sup>, основной целью которой было обеспечение безопасных полетов военных воздушных судов.

После Гражданской войны, в РСФСР был определён порядок предоставления ежегодных отчетов «О причинах аварий и мерах по их снижению». 17 января 1921 года был подписан декрет Советов Народных Комиссаров о воздушных передвижениях. Вопросы воздушного флота относились к компетенции Главного Управления Рабоче-Крестьянского Красного Воздушного Флота Республики<sup>73</sup>.

1 декабря 1922 г. при Главном управлении Рабоче-крестьянского Красного Военно-Воздушного Флота была учреждена Инспекция гражданского воздушного флота, целью которой было составление правил и инструкций полетов<sup>74</sup>.

В 1923 г. в газете «Вестник Воздушного флота» были опубликованы требования, предъявляемые к воздушным судам: технические условия, инструкция выполнения полетов<sup>75</sup>.

---

<sup>72</sup> Московский окружной комиссариат по военным делам. Приказы Московского окружного комиссариата по военным делам. М., 1918.

<sup>73</sup> Декрет Совета Народных Комиссаров № 40. О воздушных передвижениях // Известия Всероссийского Центрального Исполнительного комитета Советов № 23 от 04.02.1921 г.

<sup>74</sup> Постановление от 28 мая 1932 г. № 828 «Об утверждении положения о Главном управлении гражданского воздушного флота при СНК Союза ССР. URL: [http://www.libussr.ru/doc\\_ussr/ussr\\_3828.htm](http://www.libussr.ru/doc_ussr/ussr_3828.htm) (дата обращения: 31.04.2021 г.).

<sup>75</sup> Вестник воздушного флота: ежемесячный журнал ВВС. М.: Воениздат, 1918–1961.

Позднее, в том же году был издан приказ № 1262 «О регистрации аварий летчиков», которым предусматривалась необходимость фиксирования сведений, «относящихся к предполетному нарушению режима членами летных экипажей, его физическому состоянию и индивидуальным особенностям»<sup>76</sup>, которым был установлен медицинский отбор в авиацию. Требования, в основном, касались зрения, функции звукового и вестибулярного анализаторов, уровню физического развития претендентов и исключению у них физических дефектов, препятствующих профессиональной деятельности. Данная мера была принята вовремя, о чем свидетельствует тот факт, что количество летных происшествий по медицинским причинам значительно сократилось – в 50 раз.

В 1935 году был принят Воздушный кодекс Союза ССР, который в ст. 1 закрепил полный и исключительный суверенитет над воздушным пространством Союза Советских Социалистических Республик. «Действие Кодекса распространялось на все воздушные суда, за исключением военных»<sup>77</sup>. Ст. 24 Кодекса определяла меры по спасению экипажа и пассажиров: «Когда воздушному судну грозит опасность, командир и все лица летно-подъемного состава экипажа судна обязаны принять все меры для спасения пассажиров и экипажа, причем командир оставляет судно последним. В случае аварии, вынужденной посадки и т.п., командир воздушного судна, соблюдая интересы организации, в ведении которой состоит судно, и владельцев груза, заключает от их имени соглашения и принимает все меры, вызываемые обстоятельствами, причем несет перед ними ответственность за правильность своих действий»<sup>78</sup>. Процедура расследования авиационного происшествия была установлена ст. 53 данного Кодекса: «В случае аварии гражданского воздушного судна или невозможности продолжать полет вследствие гибели, ранения или заболевания лиц экипажа, местные органы власти

---

<sup>76</sup> Власов В.Д. Ивашов С.Д. К вопросу о медицинском обеспечении полетов гражданской авиации на межгосударственном уровне // Актуальные вопросы медицинского обеспечения полетов. Тезисы докладов VI-ой Всероссийской научно-практической конференции, посвященной 100-летию авиационной медицины в России и 70-летию кафедры авиационной и космической медицины РМАПО Росздрава. М., 2009.

<sup>77</sup> Воздушный кодекс Союза Советских социалистических республик 1935 г. // Постановление ЦИК СССР, СНК СССР от 07.08.1935 № 14/1713.

<sup>78</sup> Там же.

обязаны оказать необходимую помощь, принять на себя охрану судна и немедленно сообщить о происшедшем по радио или по проволочному телеграфу Главному Управлению Гражданского Воздушного Флота или Главному Управлению Северного Морского Пути (по принадлежности) и их ближайшим местным органам»<sup>79</sup>.

Статьей 36 Кодекса 1935 г. устанавливалось «обязательство командира воздушного судна, совершающего международный полет в случае, если оно потерпит аварию или совершит вынужденную посадку в пункте, установленном для таможенного, паспортного контроля данного судна принять все необходимые меры для сохранения багажа, груза и иного имущества»<sup>80</sup>. Также, как указано в Кодексе, данное правило применяется и в случае, если иностранное воздушное судно совершит аварийную посадку на территории СССР.

Воздушный кодекс, принятый в 1961 г. не сильно отличался от предыдущей версии, не содержал отдельных новелл в сфере расследования авиационных происшествий и, по-прежнему действовал только в отношении гражданской авиации.

В 1983 г. Воздушный кодекс Союза ССР был переработан и распространил свое действие на все виды авиации, а расследованию авиационных происшествий была посвящена ст. 63: «Все авиационные происшествия подлежат расследованию в установленном порядке. Исполнительные комитеты местных Советов народных депутатов, а также предприятия, учреждения, организации и граждане обязаны оказывать необходимую помощь в проведении расследований авиационных происшествий»<sup>81</sup>.

Впоследствии была разработана Инструкция по расследованию чрезвычайных, наземных происшествий с воздушными судами Министерства гражданской авиации и нарушений воздушного пространства СССР<sup>82</sup>.

---

<sup>79</sup> Там же.

<sup>80</sup> Там же.

<sup>81</sup> Воздушный кодекс Союза ССР 1983 г. // Ведомости Верховного Совета СССР. 1989. № 20. Ст. 302, 303.

<sup>82</sup> Инструкция по расследованию чрезвычайных, наземных происшествий с воздушными судами Министерства гражданской авиации и нарушений воздушного пространства СССР (утв. МГА СССР 11 августа 1989 г. N 26/и) // СПС «Гарант».



«Требования Инструкции распространяются на все управления, производственные объединения, авиапредприятия, учебные заведения, организации, авиаремонтные заводы гражданской авиации СССР»<sup>83</sup>.

Данная инструкция классифицирует наземные и чрезвычайные происшествия следующим образом:

«Наземное происшествие – событие, не связанное с использованием воздушного судна эксплуатантом и не относящееся к авиационному происшествию, инциденту, происшедшее в процессе технического обслуживания, хранения, ремонта, транспортировки воздушного судна»<sup>84</sup>.

Наземные происшествия в свою очередь делятся на чрезвычайные происшествия и наземные происшествия:

«Чрезвычайное происшествие – событие, связанное с использованием воздушного судна, но не подпадающее под определение авиационного происшествия и инцидента, а также с техническим обслуживанием, ремонтом, хранением и транспортировкой, при котором наступило хотя бы одно из следующих последствий:

- гибель или тяжелое телесное повреждение (тяжелая травма), полученное каким-либо лицом во время его нахождения на борту воздушного судна, в результате умышленных или неосторожных действий самого потерпевшего, или других лиц, не связанных с нарушением функционирования воздушного судна и его систем;

- гибель или тяжелое телесное повреждение, полученное каким-либо лицом, самовольно проникнувшим на воздушное судно и скрывающимся вне зон, куда открыт доступ пассажирам;

- гибель или тяжелое телесное повреждение, полученное каким-либо лицом, находящимся на воздушном судне, в результате неблагоприятных воздействий внешней среды после вынужденной посадки воздушного судна вне аэродрома;

---

<sup>83</sup> Там же.

<sup>84</sup> Там же.

- гибель или тяжелое телесное повреждение, полученное каким-либо лицом, находившимся вне воздушного судна, в результате непосредственного контакта с воздушным судном, его элементами или струей газов двигателя;

- разрушение или повреждение воздушного судна на земле, ледовой поверхности и т.п., повлекшее нарушение прочности его конструкции или ухудшение летно-технических характеристик в результате стихийного бедствия или нарушения технологии обслуживания, правил хранения и транспортировки, а также утрата воздушного судна, получение им дополнительных повреждений, исключающих возможность восстановления в результате воздействия внешней среды на месте вынужденной посадки, или при эвакуации с места авиационного происшествия»<sup>85</sup>.

К чрезвычайным происшествиям относятся также «диверсионные акты; угоны (попытки угона) воздушных судов, находящихся на земле или в полете; самовольные вылеты экипажей (членов экипажа) без задания на вылет по данному маршруту, на выполнение авиационных работ и посадку в данном пункте, незаконный провоз взрывчатых или легковоспламеняющихся предметов и веществ, других опасных грузов и предметов, если эти события не привели к последствиям, подпадающим под определение авиационного происшествия»<sup>86</sup>.

Длительность процедуры расследования авиационного происшествия или повреждения воздушного судна на земле не может превышать:

- для чрезвычайных происшествий – 30 суток;
- для повреждений воздушных судов – 10 суток.

Если для установления причин наземных и чрезвычайных происшествий необходимы специальные исследования, испытания, завершение которых в указанные сроки невозможно, то срок расследований, по ходатайству председателя комиссии, может быть продлен:

- для чрезвычайных происшествий – начальником Главной инспекции МГА;

---

<sup>85</sup> Там же.

<sup>86</sup> Там же.

- для повреждений воздушных судов – начальниками инспекций управлений, производственных объединений, организаций ГА.

Расследование проводилось Главной инспекцией по безопасности полетов Министерства гражданской авиации:

- «чрезвычайные происшествия с самолетами 1-3 классов и вертолетами 1 класса, повлекшие гибель людей или списание ВС;

- чрезвычайные происшествия с воздушными судами иностранных государств на территории СССР по согласованию с Госавианадзором СССР;

- иные чрезвычайные происшествия с воздушными судами всех классов, а также повреждения воздушных судов, которые передавались к расследованию по решению Министра гражданской авиации СССР (начальника Главной инспекции МГА)»<sup>87</sup>.

Авиапредприятиями:

- повреждения воздушных судов всех классов, за исключением тех, которые расследуются вышестоящими органами.

Контроль за работой комиссий управлений гражданской авиации (ГА) осуществляет Главная инспекция Министерства Гражданской авиации, комиссия авиапредприятий и учебных заведений ГА – инспекции по безопасности полетов, производственных объединений ГА<sup>88</sup>.

Для обеспечения надзора за объективностью и качеством расследования наземных и чрезвычайных происшествий в комиссии управлений, производственных объединений, авиапредприятий и организаций ГА могут быть направлены работники Главной инспекции МГА, инспекции по безопасности полетов управлений ГА, которые в состав комиссии не входят. «По инцидентам, связанным со столкновениями с птицами и поражениями воздушных судов атмосферным электричеством, не потребовавших снятия агрегатов с воздушного судна, при отсутствии повреждений воздушных судов, комиссии по расследованию не создаются»<sup>89</sup>.

---

<sup>87</sup> Там же.

<sup>88</sup> Там же.

<sup>89</sup> Там же.

По итогам расследования председатель комиссии по расследованию авиационного происшествия направляет акт на утверждение Министру гражданской авиации или начальнику Главной инспекции по безопасности полетов.

Инструкцией было предусмотрено создание комиссий для расследований авиационных происшествий с воздушными судами 1-3 классов, в ходе которых имело место быть смерть людей, либо гибель аппарата, а также расследование авиационных происшествий с воздушными судами, зарегистрированными на территории другого государства. Комиссия учреждалась при Министерстве гражданской авиации СССР, основной функцией которой являлась организация и проведение превентивных мер, которые способствовали бы предотвращению авиационных происшествий в гражданской авиации.

В состав ГосАвиаНадзора входил Государственный авиационный регистр гражданской авиации (далее - Госавиарегистр). Госавиарегистр осуществлял сертификацию воздушных судов, а также проверял предприятия и организации, связанные с гражданской авиацией.

Расследование диверсионных актов, угон воздушных судов, которые находятся в полете, либо на земле расследовались в соответствии с Приказом Министра гражданской авиации СССР, Председателя Комитета государственной безопасности СССР, Министра обороны СССР, Министра внутренних дел СССР от 29.07.86 г<sup>90</sup>.

Максимальный срок расследования был установлен 30 дней, за исключением случаев, когда требовались специальные познания в отдельных областях.

В дальнейшем, 19 марта 1997 г. был принят Воздушный кодекс Российской Федерации, который действует и по сей день.

Статьей 24 Воздушного кодекса Российской Федерации установлено, что: «государственное регулирование деятельности в области гражданской авиации осуществляется уполномоченным органом в области гражданской авиации, в пределах, установленных этим органом, его структурными подразделениями и

---

<sup>90</sup> Там же.

территориальными органами»<sup>91</sup>. Данным уполномоченным органом, соответственно, является Министерство транспорта РФ.

Министерство транспорта Российской Федерации «осуществляет свою деятельность непосредственно или через подведомственные организации во взаимодействии с другими федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления, общественными объединениями и иными организациями»<sup>92,93</sup>, а именно координацию и кооперацию, а также контроль деятельности всех подведомственных ему органов<sup>94</sup>:

– Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (далее – Ространснадзор) была учреждена 9 марта 2004 года в результате выделения из Министерства транспорта России и ликвидируемого Министерства путей сообщения.

Одной из сфер деятельности Ространснадзора является контроль и надзор за соблюдением законодательства РФ и международных договоров в области гражданской авиации, которое осуществляет Управление государственного надзора за деятельностью в гражданской авиации<sup>95</sup>. Управление состоит из 7 отделов, один из которых – Отдел надзора за состоянием безопасности полетов и анализа деятельности гражданской авиации. В рамках государственного контроля Ространснадзор осуществляет учет и анализ происшествий и инцидентов в области гражданской авиации, связанных с поисковым, аварийно-спасательным обеспечением на поднадзорной территории<sup>96</sup>.

---

<sup>91</sup> Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 N 60-ФЗ (ред. от 31.12.2017) (с изм. и доп., вступ. в силу с 27.05.2018) // Собрание законодательства РФ. 24.03.1997. № 12. Ст. 1383. Ст. 24 «Государственное регулирование деятельности в области гражданской авиации».

<sup>92</sup> Постановление Правительства РФ от 30.07.2004 № 395 (ред. от 19.12.2017) «Об утверждении Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ.

<sup>93</sup> Официальный Интернет-ресурс Министерства транспорта Российской Федерации. URL: <https://mintrans.ru/> (дата обращения: 03.05.2020 г.).

<sup>94</sup> См.: Комментарий к Воздушному кодексу (постатейный) / Под ред. А.И. Травникова. М: Деловой двор, 2009.

<sup>95</sup> Приказ от 11 августа 2014 года №АК-800фс «Об утверждении положения об управлении государственного надзора за деятельностью в гражданской авиации федеральной службы по надзору в сфере транспорта» // СПС «Гарант».

<sup>96</sup> Доклад Федеральной службы по надзору в сфере транспорта об осуществлении государственного контроля (надзора) в сфере транспорта и транспортной безопасности и об эффективности такого контроля

– Федеральное агентство воздушного транспорта (далее – ФАВТ) учрежденное Постановлением Правительства «Об утверждении положения о Федеральном агентстве воздушного транспорта»<sup>97</sup>. ФАВТ осуществляет организацию разработки мероприятий по результатам расследования авиационных происшествий и инцидентов, а также их учета. С 2008 года агентство уполномочено участвовать в установленном порядке в расследовании авиационных происшествий, а также организовывать и проводить расследование авиационных инцидентов и производственных происшествий<sup>98</sup>.

Приказом Министерства транспорта РФ было утверждено Типовое положение о территориальном органе Федерального агентства воздушного транспорта», согласно которому каждый территориальный орган имеет право участвовать в установленном порядке в расследовании авиационных происшествий, а также организовывать и проводить расследование авиационных происшествий.

Постановлением Правительства РФ «О службе безопасности полетов авиации Вооруженных Сил Российской Федерации»<sup>99</sup> установлено, что, в том числе, одной из основных задач является «организация и проведение расследований авиационных происшествий и авиационных инцидентов с воздушными судами, находящимися в ведении Министерства обороны Российской Федерации, отдельных авиационных происшествий и авиационных инцидентов с государственными воздушными судами федеральных органов исполнительной власти и организаций, а также авиационных происшествий и авиационных инцидентов, в которые вовлечен авиационный персонал нескольких федеральных органов исполнительной власти и организаций»<sup>100</sup>.

---

за 2020 год. URL: [https://rostransnadzor.gov.ru/storage/folder\\_page/2021/03-31/StCP1Pmn!/КНД%20Ространснадзор2020.pdf](https://rostransnadzor.gov.ru/storage/folder_page/2021/03-31/StCP1Pmn!/КНД%20Ространснадзор2020.pdf) (дата обращения: 30.10.2021 г.).

<sup>97</sup> Постановление Правительства «Об утверждении положения о Федеральном агентстве воздушного транспорта от 30 июля 2004 года №396 // Российская газета. № 32. Ст. 3343. 11 августа 2004 г. № 170.

<sup>98</sup> Там же.

<sup>99</sup> Постановление Правительства Российской Федерации «О Службе безопасности полетов авиации Вооруженных Сил Российской Федерации» от 20.11.2001 № 801 // СЗ РФ № 48. Ст. 4521.

<sup>100</sup> Постановление Правительства РФ «О Службе безопасности полетов авиации Вооруженных Сил Российской Федерации» от 20.11.2001 г. // Собрание законодательства Российской Федерации. № 48. 26.11.2001 г.

В статье 95 Воздушного кодекса РФ указано, что: «Авиационное происшествие или инцидент с гражданским, государственным или экспериментальным воздушным судном Российской Федерации либо с воздушным судном иностранного государства на территории Российской Федерации подлежат обязательному расследованию»<sup>101</sup>.

Расследования, классификация и учет авиационных происшествий или инцидентов осуществляются уполномоченными органами, на которые возложены эти полномочия соответственно в гражданской, государственной или экспериментальной авиации<sup>102</sup>.

В целях урегулирования вопроса полномочий органов в области расследования авиационных инцидентов и катастроф с гражданскими воздушными судами 18 июня 1998 года было принято Постановление Правительства №609 «Об утверждении Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации»<sup>103</sup>, в соответствии с которым полномочным федеральным органом является Федеральная авиационная служба (сейчас Росавиация) и Межгосударственный авиационный комитет, которые, как установлено п. 1.1.9 ранее указанного Постановления Правительства должны проводить расследование авиационного происшествия во взаимодействии.

Министерство промышленности и торговли Российской Федерации организует и проводит расследование с экспериментальными воздушными судами в соответствии с Постановлением Правительства РФ «О Министерстве промышленности и торговли Российской Федерации» от 05.06.2008 г.<sup>104</sup>

---

<sup>101</sup> Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 N 60-ФЗ (ред. от 31.12.2017) (с изм. и доп., вступ. в силу с 27.05.2018) // Собрание законодательства РФ. 24.03.1997. № 12. Ст. 1383. Ст. 24 «Государственное регулирование деятельности в области гражданской авиации».

<sup>102</sup> Воздушный кодекс Российской Федерации 1997 г. // Ведомости Федерального Собрания Российской Федерации. № 10. 01.04.1997 г.

<sup>103</sup> Постановления Правительства «Об утверждении Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации» №609 от 18 июня 1998 года // Собрание законодательства Российской Федерации. № 25. 22.06.98. Ст. 2918.

<sup>104</sup> Постановление Правительства РФ «О Министерстве промышленности и торговли Российской Федерации» от 05.06.2008 г. // Собрание законодательства Российской Федерации. № 24. Ст. 2868.

С 1991 года Российская Федерация является участником Соглашения «О гражданской авиации и об использовании воздушного пространства»<sup>105</sup>, согласно которому был учрежден Межгосударственный авиационный комитет (далее – МАК), одной из сфер деятельности которого является расследование (участие в расследовании) авиационных происшествий<sup>106</sup>.

В рамках МАК действует Комиссия по научно-техническому обеспечению расследования авиационных происшествий, которая является структурным подразделением МАК и осуществляет непосредственное участие в расследовании, исследовании обстоятельств, выработке и совершенствовании методической и материально-технической базы.

Как заявлено на официальном сайте: «МАК расследует все авиационные происшествия с воздушными судами государств-участников Соглашения (Азербайджанская Республика, Республика Армения, Республика Беларусь, Республика Казахстан, Кыргызская Республика, Республика Молдова, Российская Федерация, Республика Таджикистан, Туркменистан, Республика Узбекистан, Украина) как на их территориях, так и за их пределами»<sup>107</sup>. Примером участия МАК за территорией РФ является расследование авиационного инцидента 03.08.2020 года с самолетом, зарегистрированным в Российской Федерации, выполнявшего рейс UNO 052P с целью перевозки представителей миссии ООН по маршруту: а/п Бамако (Республика Мали – а/п Гао (Республика Мали) в ходе выполнения посадки которого произошло выкатывание ВС за пределы взлетно-посадочной полосы.

Информация об авиационном происшествии поступила в МАК 10.08.2020 и, в соответствии со стандартом 5.1 приложение 13 Чикагской конвенции 1944 г., 12 сентября 2020 государство места события делегировало расследование авиационного происшествия МАКу. Расследование данного авиационного

---

<sup>105</sup> Соглашение о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства 1991 г. // Бюллетень международных договоров. № 7. 2000.

<sup>106</sup> См.: там же.

<sup>107</sup> Официальный сайт межгосударственного авиационного комитета. URL: <https://mak-iac.org/rassledovaniya/o-komissii/> (дата обращения: 30.10.2021 г.).



происшествия производилось комиссией, назначенной приказом председателя МАК от 12 сентября 2020 номер 22 /956— Р<sup>108</sup>.

В 2017 г. на заседании Евразийского межправительственного совета было подписано Распоряжение «О создании Комиссии по расследованию авиационных происшествий в рамках Евразийского экономического союза»<sup>109</sup>, в дальнейшем было принято Распоряжение Правительства РФ «О подписании Соглашения «О создании и деятельности Международного бюро по расследованию авиационных происшествий и серьезных инцидентов»<sup>110</sup>.

В рамках указанного выше Распоряжения было разработано Соглашение о создании и деятельности Международного бюро по расследованию авиационных происшествий и серьёзных инцидентов<sup>111</sup>, которое применяется Российской Федерацией с 22 октября 2019 г.<sup>112</sup> Главными целями Бюро являются расследование авиационных происшествий и серьезных инцидентов в соответствии с положениями Приложения 13 к Чикагской конвенции и другими соответствующими документами Международной организации гражданской авиации, обеспечение независимого и беспристрастного расследования авиационных происшествий и серьезных инцидентов<sup>113</sup>.

### **Соединённые Штаты Америки:**

---

<sup>108</sup> Промежуточный отчет (предварительная справка) по результатам расследования авиационного происшествия с воздушным судном Ан-74 ТК-100 RA-74044 // Межгосударственный авиационный комитет. URL: [https://mak-iac.org/upload/iblock/b0b/pr-report\\_ra-74044.pdf](https://mak-iac.org/upload/iblock/b0b/pr-report_ra-74044.pdf) (дата обращения: 30.08.2021 г.).

<sup>109</sup> Правительство РФ – Заседание Евразийского межправительственного комитета. URL: <http://government.ru/news/28814/> (дата обращения: 31.04.2021 г.).

<sup>110</sup> Распоряжение Правительства РФ «О подписании Соглашения о создании и деятельности Международного бюро по расследованию авиационных происшествий и серьезных инцидентов» от 10.10.2018 г. // Собрание законодательства РФ. № 43. 22.10.2018 г.

<sup>111</sup> Соглашение о создании и деятельности Международного бюро по расследованию авиационных происшествий и серьезных инцидентов от 22.11.2018 г. // Бюллетень международных договоров. № 2. 2020.

<sup>112</sup> В Москве подписано соглашение о создании и деятельности Международного бюро по расследованию авиационных происшествий и серьезных инцидентов. Министерство транспорта РФ. URL: <https://mintrans.gov.ru/press-center/news/8922> (дата обращения: 31.05.2021 г.).

<sup>113</sup> Соглашение о создании и деятельности Международного бюро по расследованию авиационных происшествий и серьезных инцидентов // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001201910220033> (дата обращения: 31.04.2021 г.).

3 марта 1915 года в США был создан орган – Национальный совещательный комитет по аэронавтике (НАСА), где вопросами авиации занималось Бюро по стандартам.

В 1926 году в Соединенных Штатах Америки Конгресс поручил Министерству торговли проводить расследования авиационных происшествий в целях выявления причин.

В дальнейшем, 15 октября 1966 года был учрежден Департамент (Министерство) транспорта США (Department of Transportation, DOT)<sup>114</sup>, который объединил в себе все транспортные министерства. Департамент транспорта США делится на федеральные управления. Регулированием безопасности гражданской авиации занимается Федеральная авиационная администрация (Federal Aviation Administration)<sup>115</sup> (Далее - FAA). Почти параллельно в США была первая попытка реализации Концепции независимого расследования причин аварий, и соответственно выдача рекомендаций по повышению перевозок в 1967 году путем создания Национального совета по безопасности на транспорте (National Transportation Safety Board)<sup>116</sup> (Далее – NTSB).

Только спустя почти 10 лет – в 1974 году NTSB был отделен от FAA, а соответственно была упразднена его подведомственность перед министерством транспорта. В настоящее время Совет подотчетен Конгрессу и Президенту США.

С момента своего создания NTSB расследовал более 149 000 авиационных происшествий и тысячи наземных транспортных происшествий<sup>117</sup>.

Национальный совет по безопасности на транспорте занимается расследованием происшествий с различными транспортными средствами, в том числе воздушными.

---

<sup>114</sup> US Department of Transportation. URL: <https://www.transportation.gov/mission/about-us> (дата обращения: 31.04.2021 г.).

<sup>115</sup> Там же.

<sup>116</sup> National Transportation Safety Board. URL: <https://www.nts.gov/Pages/default.aspx> (дата обращения: 31.04.2021 г.).

<sup>117</sup> История создания NTSB. URL: <https://www.nts.gov/about/history/Pages/default.aspx> (дата обращения: 31.04.2021 г.).

Само расследование авиационных происшествий с участием гражданских воздушных судов осуществляет Управление авиационной безопасности, которое входит в административную структуру Национального совета по безопасности на транспорте. Расследование происшествий с военными воздушными судами Национальный совет по безопасности на транспорте осуществляет в случае наличия соответствующей просьбы от Министерства обороны США. По решению Генерального прокурора США полномочия по расследованию авиационного происшествия могут быть переданы другим организациям, например, в случае если прокурор считает, что данное авиационное происшествие связано с преднамеренным преступлением. Примером такой передачи могут быть события 11 сентября 2001 года, когда полномочия по расследованию которого были переданы Министерству юстиции США<sup>118</sup>, но даже в такой ситуации NTSB оказывало техническую поддержку.

Сама процедура расследования авиационного происшествия в США начинается с процедуры создания группы участников расследования, состоящей из специалистов в областях, которые могут быть полезны в ходе осмотра места происшествия. В дальнейшем определяется круг организаций, которые будут принимать участие в данном расследовании.

Когда авиационное происшествие связано с вопросом социальной безопасности NTSB создает специальную комиссию по расследованию данного происшествия, состоящую из 3 членов: Председателя и 2 членов, представляющих общественность, которые назначаются Президентом<sup>119</sup>.

В случаях, когда авиационное происшествие произошло с государственными воздушными судами, то Министерство обороны США самостоятельно проводит расследование, за исключением случаев необходимости привлечения к такому расследованию специалистов NTSB. По итогам такого расследования военные

---

<sup>118</sup> Отчет о расследовании группы 9/11. URL: <https://www.nist.gov/el/final-reports-nist-world-trade-center-disaster-investigation> (дата обращения: 31.04.2021 г.).

<sup>119</sup> The Independent Safety Board Act of 1974. URL: [https://www.nts.gov/legal/Pages/ntsb\\_statute.aspx](https://www.nts.gov/legal/Pages/ntsb_statute.aspx) (дата обращения: 31.04.2021 г.).

власти предоставляют Совету информацию, которая, по их мнению, будет способствовать повышению безопасности полетов<sup>120</sup>.

По окончании расследования публикуется окончательный отчет с указанием, при наличии, рекомендаций по безопасности. В дальнейшем, право принятия этих рекомендаций или отклонения предоставляется FAA.

Позднее, в городе Амстердам на международной конференции положительный опыт Соединенных Штатов Америки был реализован и в других странах. Так, в 1978 г. был создан независимый орган по расследованию авиационных происшествий в Швеции – Управление Швеции по расследованию авиационных происшествий, которое в 1990 г. было преобразовано в мультимодальное агентство, занимающееся всеми видами аварий и серьезными инцидентами, в Норвегии в 1989 г. – Государственная комиссия по несчастным случаям<sup>121</sup>, Канаде – Совет по транспортной безопасности, в 1990 г. – Голландский совет по безопасности.

Во время Первого Всемирного конгресса по безопасности перевозок в Дельфтском технологическом университете в ноябре 1992 г. руководители органов безопасности перевозок США, Канады, Швеции и Нидерландов договорились начать совместную работу по созданию международной ассоциации. В октябре 1993 г. те же руководители ведомств вновь встретились во дворце Хет Лоо в Апелдорне (Нидерланды) чтобы подписать соглашение об учреждении Международной ассоциации безопасности перевозок (ITSA). Была создана небольшая организация, состоящая из сменяемого председателя, небольшого секретариата. На ежегодные совещания руководителей ведомств приглашались наблюдатели, а также обсуждались актуальные доклады со стороны<sup>122</sup>.

### **Федеративная Республика Германия:**

---

<sup>120</sup> Там же. § 1135.

<sup>121</sup> Om Statens havarikommission. URL: <https://havarikommissionen.no/Om-oss> (дата обращения: 31.04.2021 г.).

<sup>122</sup> История создания Международной ассоциации безопасности на транспорте // Official website International Transportation Safety Association. URL: <https://itsasafety.com/about/history-of-itsa/> (дата обращения: 31.04.2021 г.).

Федеративная Республика Германия (далее – ФРГ) одна из технологически развитых стран. Система органов исполнительной власти в области воздушного транспорта схожа с системой органов власти в Российской Федерации.

Федеральный орган исполнительной власти Германии, занимающийся вопросами гражданской авиации – Федеральное министерство транспорта и цифровой инфраструктуры<sup>123</sup> (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur), которое возникло в ходе слияния бывших Федерального министерства транспорта и Федерального министерства регионального планирования, строительства и городского развития<sup>124</sup>. В рамках данного министерства функционирует Федеральное управление воздушного транспорта (Luftfahrt-Bundesamt). Один из вопросов, которыми занимается Федеральное авиационное управление, помимо сертификации и лицензирования, является осуществление надзора и контроля авиационной промышленности. Авиационное управление имеет полномочия утверждать или не утверждать компании, занимающиеся авиационной промышленностью, а также другим аэронавигационным оборудованием и продукцией.

Вторым органом является Управление воздушным движением Германии (Deutsche Flugsicherung GmbH), который, исходя из своего названия, является ответственным органом, контролирующим воздушное движение на территории Германии.

С 1 сентября 1998 года в Федеральной Республике Германия действует федеральный орган исполнительной власти, занимающийся вопросами расследований происшествий с воздушными судами гражданской авиации – Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (далее – BFU) (Федеральное Бюро по расследованию авиационных происшествий), штаб-квартира которого находится в Брауншвейге. Данный орган учрежден и подотчетен Федеральному министерству

---

<sup>123</sup> Abkürzungsverzeichnis. Abkürzungen für die Verfassungsorgane, die obersten Bundesbehörden und die obersten Gerichtshöfe des Bundes // bund.de. Bundesverwaltungsamt (BVA), abgerufen am 14 August 2016.

<sup>124</sup> О Министерстве // Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. URL: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/EN/Articles/K/andreas-scheuer-federal-minister.html> (дата обращения: 31.04.2021 г.).

транспорта и цифровой инфраструктуры. BFU занимается расследованием исключительно авиакатастроф и серьезных инцидентов с гражданскими воздушными судами.

Основной целью BFU является предотвращение несчастных случаев и серьезных инцидентов с воздушными судами во время их эксплуатации, а также установление причины таких происшествий как на территории Федеративной Республики Германии, так и за ее пределами.

Процедура расследования авиационного происшествия – трудоемкий и сложный процесс, который требует от расследователей определенной квалификации. Современная тенденция государств выражается в создании международных региональных организаций, которые проводили бы и расследование авиационных происшествий.

#### **Европейский союз:**

В Европейском союзе также существует региональный орган авиационной безопасности EASA Европейской Агентство авиационной безопасности (Die Europäische Agentur für Flugsicherheit), в компетенцию которого входит «правовое регулирование процедуры осуществления полетов гражданских воздушных судов на территории Европейского союза путем создания рекомендаций, анализ и исследование в сфере обеспечения безопасности, а также выдача разрешений иностранным предприятиям, занимающимся авиационной деятельностью, производством и обслуживанием воздушных судов и т.д.»<sup>125</sup>.

В последующем развитие принципа независимого проведения расследования нашло свое отражение в директиве от 21 ноября 1994 г. (94/56 EC), согласно которой «каждая страна-участница ЕС должна обеспечивать проведение расследования постоянно действующим органом или под его контролем, который должен быть независимым, особенно от национальной авиационной

---

<sup>125</sup> О создании Европейского агентства авиационной безопасности. URL: <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/EASA-2008-0003-00-00-ENDE.pdf> (дата обращения: 31.04.2021 г.).

администрации»<sup>126</sup>. Впоследствии, данная директива была отменена и, по предложению Европейской комиссии 20 октября 2010 г. был принят регламент «О расследовании и предотвращении аварий и инцидентов в сфере гражданской авиации и об отмене Директивы 94/56/ЕС»<sup>127</sup>.

Согласно п. 9 данной директивы: «EASA от имени государств-членов ЕС выполняет функции и задачи государства-разработчика, государства-изготовителя и государства регистрации во всех случаях, связанных с утверждением проекта, согласно Чикагской конвенции 1944 г. и приложениям к ней. В связи с этим, в соответствии с приложением 13 к Чикагской конвенции 1944 г., EASA должно быть привлечено к участию в расследовании в сфере безопасности для того, чтобы в рамках своих полномочий способствовать эффективности расследования и убедиться в безопасности конструкции воздушного судна, не влияя при этом на независимый статус расследования. Национальные органы в области управления гражданской авиацией должны привлекаться к участию в расследованиях в сфере безопасности аналогичным образом»<sup>128</sup>.

Создание межправительственных организаций обосновывается инициативой реализации принципа независимого проведения расследования. Данный принцип закреплен в стандарте 5.4 Приложения 13 «Полномочному органу по расследованию авиационных происшествий предоставляется независимость в проведении расследования и неограниченные полномочия на его проведения. Впервые данный принцип появился спустя 30 лет после выпуска первого издания Приложения 13.

В целях реализации этого принципа 22 октября 1993 г. была учреждена Ассоциация независимых органов расследования на транспорте (International

---

<sup>126</sup> Кириченко Л.П. Правовые основы регулирования деятельности гражданской авиации. Учеб. пособие. Ульяновск: УВАУ ГА. 2004

<sup>127</sup> Регламент Европейского парламента и Совета Европейского Союза 996/2010 от 20 октября 2010 г. о расследовании и предотвращении аварий и инцидентов в сфере гражданской авиации и об отмене Директивы 94/56/ЕС. URL: <http://docs.pravo.ru/document/view/28050342/> (дата обращения: 31.04.2021 г.).

<sup>128</sup> Там же.

Transportation Safety Association)<sup>129</sup>. Также, целью организации является содействие безопасности путешествующих граждан, объединения усилий органов по расследованию несчастных случаев на всех видах транспорта, а также изучения опыта других стран и обмена информацией о безопасности.

### **Выводы по главе:**

Желание человека подняться в небо находит свое начало в середине 18 века. Долгое время человечество не нуждалось в регламентации воздушных передвижений, ввиду отсутствия таковых.

Во времена становления авиации, выяснение причин катастроф с летательными аппаратами было направлено в первую очередь на исправление технических недостатков летательных средств и проводилось, за редким исключением, самими испытателями.

В начале развития международного воздушного права был заложен основной принцип международного воздушного права – принцип полного и исключительного суверенитета над своим воздушным пространством, руководствуясь которым в 1944 году будет урегулирована процедура расследования авиационных происшествий с воздушными судами.

Разработка статей международного воздушного права в некоторой части основывалась на международном морском обычном праве. В рассматриваемом периоде отсутствовали писанные нормы, регламентирующие порядок расследований каких-либо происшествий, но появилась договорная процедура организации поисково-спасательных операций.

По итогам Первой мировой войны, вследствие которой произошел научно-технический прогресс в области воздушного передвижения, государства приняли Конвенцию о регулировании воздушных передвижений 1919 года, основным достижением которой считается определение принципа полного и исключительного суверенитета над воздушным пространством государств. Автор

---

<sup>129</sup> История создания Международной ассоциации безопасности на транспорте // Official website International Transportation Safety Association. URL: <https://itsasafety.com/about/history-of-itsa/> (дата обращения: 31.04.2021 г.).



считает, что, именно руководствуясь этим принципом в 1944 году была регламентирована процедура расследования авиационных происшествий.

Также, Конвенция ввела на международно-правовом уровне обязанность государства-участника оказывать помощь воздушным судам, терпящим бедствие. Изначально, деятельность поисково-спасательных операций была основана исключительно на ранее сформированном международном морском праве.

Международно-правовая процедура расследований авиационных происшествий формировалась на основе национального законодательства США (1915 г.)<sup>130</sup>, Великобритании (1922 г.)<sup>131</sup>, Советского Союза (1922 г.)<sup>132</sup> и производилась в целях выявления различных причин авиакатастроф, по результатам которых происходило изменение национального законодательства.

Опыт Соединенных Штатов Америки представляет наиболее продвинутую систему в области проведения расследования происшествия, где Национальный совет по безопасности на транспорте назначает и проводит расследование, по итогам которого предоставляет отчет в Федеральное агентство воздушного транспорта. По итогам рассмотрения отчета агентство имеет полномочия либо принять рекомендации, либо отказать в данном принятии. Дополнительно независимость в расследовании гарантирует не подконтрольность органа расследования федеральным авиационным властям, а подотчётность только Президенту и Сенату США.

На территории Российской Федерации, так и на территории ряда других стран расследование авиационных происшествий с гражданскими воздушными судами, а иногда и с государственными осуществляет Межгосударственный авиационный комитет (Далее – МАК). МАК был учрежден в 1991 году «Соглашением о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства»<sup>133</sup>. Позднее, такой орган появился на территории Европейского

---

<sup>130</sup> Акт конгресса США. URL: <https://history.nasa.gov/SP-4306/contents.htm> (дата обращения: 31.04.2021 г.).

<sup>131</sup> Распоряжение о расследовании несчастных случаев от 28 июня 1922 года.

<sup>132</sup> Постановление от 28 мая 1932 г. № 828 «Об утверждении положения о Главном управлении гражданского воздушного флота при СНК Союза ССР».

<sup>133</sup> Соглашение о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства 1991 г. // Бюллетень международных договоров. № 7. 2000.

союза – EASA<sup>134</sup>. Затем была учреждена Ассоциация независимых органов расследования на транспорте (International Transportation Safety Association)<sup>135</sup>, а в последующем, в 2011 году, такая же организация была учреждена и в рамках Европейского союза. Основной задачей вышеуказанных органов является обмен опытом и информацией в области обеспечения объективного и независимого расследования.

Также, современная тенденция в области обеспечения безопасности полетов идет к созданию региональных органов, которые бы занимались совершенствованием процедуры расследования авиационных происшествий, как это было сделано путем учреждения МАК, где авиационное происшествие расследуется не только уполномоченным федеральным органом (Росавиацией), но и международной организацией.

---

<sup>134</sup> EASA. Официальный сайт. URL: <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/EASA-2008-0003-00-00-ENDE.pdf> (дата обращения: 31.04.2021 г.).

<sup>135</sup> Official website International Transportation Safety Association. URL: <https://itsasafety.com/about/history-of-itsa/> (дата обращения: 31.04.2021 г.).

## ГЛАВА 2. СОВРЕМЕННЫЕ МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ РАССЛЕДОВАНИЯ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

Классификация воздушного пространства в международном праве производится в соответствии с правовым статусом отдельных его районов. Исходя из этого, воздушное пространство подразделяется на:

– суверенное воздушное пространство – воздушное пространство, расположенное над сухопутной и водной территорией государства.

– международное воздушное пространство – воздушное пространство, расположенное за пределами суверенной территории, правовой режим которого устанавливается международными договорами и обычаями. К нему относятся пространства над открытым морем, исключительной экономической зоной и Антарктикой.

От места авиационного происшествия или инцидента зависит какое государство должно назначать его расследование.

Оперативное установления причины авиационного происшествия зачастую может спасти сотни жизней. 29 октября 2018 года воздушное судно Boeing 737 MAX авиакомпании Lion Air, выполнявшего полет по маршруту Джакарты – Панкалинанг, потерпело крушение в Яванском море<sup>136</sup>. До установления причины этого происшествия, 10 марта 2019 года такое же воздушное судно авиакомпании Ethiopian Airlines, следующее по маршруту Аддис-Абеба – Найроби, потерпело крушение спустя 6 минут с начала полета. После этой катастрофы эксплуатация Boeing 737 MAX была временно приостановлена. Только через год после первой авиационной катастрофы с воздушным судном данной модели выяснилось, что причиной катастрофы стали ошибочные данные в системе предупреждения сваливания, которые приводили воздушное судно к резкому переходу в пикирование<sup>137</sup>.

---

<sup>136</sup> Окончательный отчет о расследовании авиационного происшествия с воздушным судном Boeing 737 MAX PK-LQP от 29 октября 2018 года. URL: <https://www.knkt.go.id/post/read/laporan-final-penerbanhan?cat=QmVyaXRhfHNIY3Rpb24tNjU> (дата обращения: 27.10.2021 г.).

<sup>137</sup> Предварительный отчет о расследовании авиационного происшествия с воздушным судном Boeing 737 Max от 20 марта 2019 года. URL: [https://reports.aviation-safety.net/2019/20190310-0\\_B38M\\_ET-AVJ\\_PRELIM.pdf](https://reports.aviation-safety.net/2019/20190310-0_B38M_ET-AVJ_PRELIM.pdf) (дата обращения: 01.11.2021 г.).

## **2.1. Расследование авиационных происшествий, произошедших на территории суверенных государств**

Под суверенной территорией государств, по смыслу статьи 2 Чикагской конвенции 1944 г. понимаются сухопутные территории и прилегающие к ним территориальные воды, находящиеся под суверенитетом, сюзеренитетом, протекторатом или мандатом данного государства<sup>138</sup>.

Изначально, государства самостоятельно определяли порядок установления причин авиационных происшествий, которым было установлено, что такое расследование проводит именно государство, на территории которого оно произошло. В дальнейшем, такой порядок расследования авиационного происшествия нашел отражение в ст. 26 Чикагской конвенции 1944 г.: «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»<sup>139</sup>.

Статья 26 Чикагской конвенции «Расследование происшествий» по своей юридической природе является материальной нормой. В целях реализации этого положения Советом ИКАО было принято Приложение 13 «Расследование авиационных происшествий и инцидентов».

Под авиационным происшествием, согласно Приложению 13, понимается «событие, связанное с использованием воздушного судна, которое, в случае пилотируемого воздушного судна, имеет место с момента, когда какое-либо лицо

---

<sup>138</sup> Конвенция о международной гражданской авиации 1944 г. // Doc. ICAO 7300/9.

<sup>139</sup> Там же.

поднимается на борт воздушного судна с намерением совершить полет, до момента, когда все находившиеся на борту лица покинули воздушное судно, или, в случае беспилотного воздушного судна, происходит с момента, когда воздушное судно готово стронуться с места с целью совершить полет, до момента его остановки в конце полета и выключения основной силовой установки 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 соприкосновения 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»<sup>140</sup>

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 повреждены только один двигатель (включая его капоты или вспомогательные агрегаты), воздушные винты, законцовки крыла, антенны, датчики, лопатки, пневматики, тормозные устройства, колеса, обтекатели, панели, створки шасси, лобовые стекла, обшивка воздушного судна (например, небольшие вмятины или пробоины), или имеются незначительные повреждения лопастей несущего винта, лопастей

---

<sup>140</sup> Приложение 13 «Расследование авиационных происшествий и инцидентов» к Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. ИКАО, 2010. URL: [http://www.bpl.ru/asmap/Annexes//an13\\_cons\\_ru.pdf](http://www.bpl.ru/asmap/Annexes//an13_cons_ru.pdf) (дата обращения: 31.04.2021 г.).

хвостового винта, шасси и повреждения, вызванные градом или столкновением с птицами (включая пробоины в обтекателе антенны радиолокатора); или

с) воздушное судно пропадает без вести или оказывается в таком месте, где доступ к нему абсолютно невозможен»<sup>141</sup>.

Данная дефиниция отличается от указанной в Чикагской конвенции 1944 г., согласно тексту которой признаками авиационного происшествия считаются:

- «происшествия, повлекшие смерть или серьезные телесные повреждения;
- повреждения, свидетельствующего о серьезном техническом дефекте воздушного судна или аэронавигационных средств»<sup>142</sup>.

Приложением 13 к Чикагской конвенции 1944 г. дополнительно вводится обязанность расследования и инцидентов. Инцидент – это 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 имевшую место высокую вероятность авиационного происшествия в связи с использованием воздушного судна. Согласно Дополнению С к Приложению 13 к Чикагской конвенции 1944 г. под серьезным инцидентом понимаются случаи:

- «Опасные сближения, при которых для предотвращения столкновения или опасной ситуации требуется выполнить маневр уклонения, или, когда целесообразно предпринять действия по уклонению.

- Ситуация, в которой едва удалось избежать столкновения исправного воздушного судна с землей. Прерванные взлеты с закрытой или занятой взлетно-посадочной полосы, Рулежной дорожки (далее – РД) или не назначенной ВПП. Взлеты с закрытой или занятой ВПП, РД или не назначенной ВПП. Посадки или попытки выполнить посадку на закрытую или занятую ВПП, на РД или не назначенную ВПП.

- Явная неспособность достичь требуемых характеристик во время разбега при взлете или на начальном участке набора высоты.

---

<sup>141</sup> Там же.

<sup>142</sup> См.: Ст. 26 Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. // Doc. ICAO 7300/9.

- Пожары и/или случаи появления дыма в кабине экипажа, пассажирском салоне, грузовых отсеках или пожары двигателя, даже если такие пожары потушены с помощью огнегасящих веществ.

- Ситуации, в которых потребовалось использование членами летного экипажа аварийного кислорода.

- Случаи разрушения конструкции воздушного судна или разрушения двигателя, включая нелокализованные отказы газотурбинных двигателей, которые не классифицируются как авиационные происшествия.

- Неоднократные выходы из строя одной или более бортовых систем, серьезно влияющие на эксплуатацию воздушного судна.

- Случаи потери трудоспособности членами летного экипажа в полёте.

- Количество топлива или ситуации с распределением топлива, требующие объявления пилотом аварийной обстановки, такие как недостаточное количество топлива, полная выработка топлива, недостаточная подача топлива или невозможность использования имеющегося на борту топлива в полном объеме»<sup>143</sup>.

Как указано в Предисловии Приложения 13 к Чикагской конвенции 1944 г.: «Техническое расследование авиационного происшествия является важной составляющей для повышения уровня безопасности в области аэронавигации. Данное утверждение так же содержится в Добавлении Р Резолюции Ассамблеи ИКАО А14-27, принятой на 14-ой сессии Ассамблеи в 1962 году»<sup>144</sup>.

Расследование – процесс, проводимый с целью предотвращения авиационных происшествий, который включает сбор и анализ информации, подготовку заключений, включая установление причин и/или сопутствующих факторов, и, если необходимо, выработку рекомендаций по обеспечению безопасности. Единственной целью расследования авиационного происшествия

---

<sup>143</sup> Приложение 13 «Расследование авиационных происшествий и инцидентов» к Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. ИКАО, 2010. URL: [http://www.bpl.ru/asmap/Annexes//an13\\_cons\\_ru.pdf](http://www.bpl.ru/asmap/Annexes//an13_cons_ru.pdf) (дата обращения: 31.04.2021 г.).

<sup>144</sup> Там же.

или инцидента является предотвращение авиационных происшествий и инцидентов в будущем<sup>145</sup>.

Расследованию, как правило, предшествует поисково-спасательная операция. Помимо оказания помощи людям, она направлена на принятие необходимых мер для сохранения вещественных доказательств и обеспечения надёжной охраны воздушного судна и всего находящегося на нем в течение времени, необходимого для начала расследования. Сохранение вещественных доказательств включает сохранение, путем фотографирования или другими соответствующими способами, любых вещественных доказательств, которые могут быть изъяты, повреждены, утеряны или уничтожены. Охрана включает предохранение от дальнейшего повреждения, проникновения посторонних лиц, хищения и порчи<sup>146</sup>. При поисково-спасательных операциях перемещение обломков регистрируются расследователями. В дальнейшем обломки отправляют на экспертизу (специальное исследование).

Во время поисково-спасательной операции уполномоченный орган по факту авиационного происшествия или серьезного инцидента государство места события направляет уведомление об авиационном происшествии или серьезном инциденте:

«А) государству регистрации;

Б) государству эксплантату;

В) государству разработчику;

Г) государству изготовителю;

Д) Международной организации гражданской авиации, если масса воздушного судна превышала 2500 кг»<sup>147</sup>.

В п. 4.1.1 Руководства указана обязанность незамедлительно уведомить полномочный орган по расследованию авиационных происшествий, поскольку для надлежащего расследования требуется оперативное прибытие расследователей на место происшествия. Установленные правила в государстве должны предусматривать незамедлительное уведомление полномочного органа по

---

<sup>145</sup> Там же.

<sup>146</sup> Там же.

<sup>147</sup> Там же.



расследованию авиационных происшествий. Процедура уведомлений должна быть простой и эффективной.

У государства, получившего уведомление, возникает обязанность, подтвердить факт получения такого уведомления и предоставить любую имеющуюся у них информацию<sup>148</sup>.

В рекомендации, указанной в пункте 5.1.1 Приложения 13, предоставляется право государству места события передать целиком или частично проведение расследование другому государству или региональной организации по взаимной договоренности с согласия таковых. Отдельно хотелось бы отметить, что статья 26 Чикагской конвенции 1944 г. не предусматривает права передачи полномочий, а Приложение 13 фактически размывает положения статьи 26, неправомерно предоставляя возможность государствам делегировать свои полномочия по расследованию авиационных происшествий.

Вопрос об участии международных или региональных организаций в расследовании является актуальным. В 2012 году от Директора Института воздушного и космического права Университета Макгилл (Канада), профессора М. Мильде поступило предложение создать международный орган, состоящий из ведущих экспертов в различных аспектах расследования авиационных происшествий, а также создание механизма международного финансирования или распределения затрат на проведение таких расследований<sup>149</sup>. К сожалению, в настоящее время к такой важной процедуре, как выявление причин авиационного крушения относятся весьма неосознанно. Государства, порой, используют результаты или процедуру расследования в политических целях, как это было при расследовании авиационного происшествия на территории Украины, когда 17 июля 2014 года воздушное судно Боинг-777 авиакомпании «Малайзийские авиалинии» следовало по маршруту Амстердам – Куампур и было сбито ракетой, выпущенной и зенитно-ракетного комплекса «БУК».

---

<sup>148</sup> Там же.

<sup>149</sup> *Milde M. International Air Law and ICAO // Essential Air and Space Law. Vol. 10: 2 Ed. 11 International Publishing, Den Haag, 2012. P. 5.*

Расследование данной авиационной катастрофы было начато Украиной, как государством, на территории которой потерпело крушение воздушное судно. 23 июля 2014 года между Национальным Бюро по расследованию авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами (Украина) и Советом безопасности (Нидерланды) было заключено соглашение, согласно которому право проводить расследование данного происшествия было передано Совету безопасности Нидерландов<sup>150</sup>.

По итогам расследования Совет безопасности Нидерландов пришел к выводам, что Малайзийские авиалинии, являясь оператором данного рейса несли ответственность за безопасность выполнения полетов, дополнительно подчеркнув, что авиакомпания не провела оценку риска перелета над зоной конфликта в восточной части Украины. Как отмечено в отчете, Украина, как суверенное государство, обладает правом самостоятельно определять порядок пользования своим воздушным пространством.

Вторым примером служит авиационная катастрофа, произошедшая 31 октября 2015 года над Синайским полуостровом с воздушным судном Аирбас А-321 компании «Когалымавиа», следующего по маршруту Шарм-эль-Шейх – Санкт-Петербург, когда со стороны Египта был осуществлен информационный вброс по поводу того, что пилот звонил своей дочке и сообщил ей о том, что его воздушное судно неисправно. Данный факт является абсурдным, о чем со стороны Российской Федерации было заявлено, поскольку ни один пилот не согласится лететь на неисправном воздушном судне.

Ясность внес промежуточный отчет Министерства гражданской авиации Египта, когда во время прослушивания звукового самописца в салоне перед катастрофой был зарегистрирован посторонний щелчок. В кабине пилотов микрофоны располагаются по два у пилотов и один посередине между ними. Путем вычислений была выдвинута версия, что причиной катастрофы воздушного судна мог послужить взрыв в хвостовой части воздушного судна. В дальнейшем, при

---

<sup>150</sup> Окончательный отчет о расследовании авиационного происшествия с воздушным судном, выполнявшим полет MH-17 от 17 июля 2014 года. URL: <https://www.onderzoeksraad.nl/en/page/3546/crash-mh17-17-july-2014> (дата обращения: 27.10.2021 г.).

проведении осмотра и химической экспертизы было установлено, что причиной данной авиакатастрофы был теракт. В последствии, при изучении личных дел всех сотрудников аэропорта было установлено, что брат одного из работников аэропорта, который занимался погрузкой багажа на данное воздушное судно причастен к запрещенной в России террористической группировки «Исламское государство Ирана и Леванта».

Процедура передачи полномочий по расследованию также предусмотрена и в случае расследования серьезных инцидентов. В случае возникновения такого, государство, на территории которого произошло событие, может передать право по расследованию инцидента государству регистрации или государству эксплуатанта в случаях, если результаты такого расследования могут быть полезными для одного из этих государств.

Можно предположить, что данная норма была создана для ситуаций, когда государство, на территории которого потерпело крушение воздушное судно, не имеет ресурсов для проведения расследования. В этом случае заинтересованные государства, или ИКАО по запросу государства оказывают содействие в расследовании такого происшествия, как это было при расследовании авиационного происшествия с рейсом PS-752 авиакомпании Ukraine International Airlines, когда ИКАО приняла предложение правительства Исламской Республики Иран предоставить экспертов для оказания помощи в расследовании данного происшествия<sup>151</sup>.

Как указано в примечании 2 к п. 5.1.2 Приложения 13: «Если проведение расследования целиком передается другому государству или региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов, то при этом предполагается, что это государство будет нести ответственность за проведение расследования, включая выпуска окончательного отчета и

---

<sup>151</sup> ИКАО. Сообщение для прессы. Сотрудники ИКАО будут выступать в качестве международных советников и наблюдателей в расследовании авиационного происшествия с рейсом PS-752. URL: <https://www.icao.int/Newsroom/NewsDoc2020Fix/COM.04.20.RU.pdf> (дата обращения: 31.04.2021 г.).

представление отчетности по форме ADREP<sup>152</sup> (Представление данных об авиационных происшествиях и инцидентах)»).

Если передаются полномочия на проведение только части расследования, например, при исследованиях компонентов воздушного судна полномочному органу по расследованию авиационных происшествий другого государства<sup>153</sup>то, как правило, ответственность за проведение расследования продолжает нести государство места события».

Вопрос ответственности международных организаций до сих пор остается дискуссионным. В случае, если международная организация, при расследовании авиационной катастрофы, установит не верную причину происшествия и произойдет аналогичная катастрофа, то международная организация, проводившая расследования, должна будет нести ответственность, в том числе материальную, что необходимо напрямую указать в норме статьи 26 Чикагской конвенции 1944 г.

Непосредственно процедура расследования регламентируется нормами Главы 5 Приложения 13 и Руководством по расследованию авиационных происшествий и инцидентов<sup>154</sup>.

Перед началом расследования формируется бригада расследователей и ставятся задачи группам. В ходе крупного расследования могут быть сформированы специализированные группы по следующим дисциплинам: «летная эксплуатация, информация о техническом обслуживании и о воздушном судне, осмотр места происшествия, выживаемость/безопасность в салоне, человеческий фактор, конструкция, системы, силовые установки, бортовые самописцы, метеорологические службы и органы обслуживания воздушного движения/аэропорты. Количество и специализация групп определяются в зависимости от обстоятельств и сложности происшествия»<sup>155</sup>. Уполномоченный по

---

<sup>152</sup> Приложение 13 «Расследование авиационных происшествий и инцидентов» к Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. ИКАО, 2010. Режим доступа: [http://www.bpl.ru/asmар/Annexes//an13\\_cons\\_ru.pdf](http://www.bpl.ru/asmар/Annexes//an13_cons_ru.pdf) (дата обращения: 31.04.2021 г.).

<sup>153</sup> Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов: политика и процедуры // Doc. ICAO 9962.

<sup>154</sup> Doc. ICAO 9756.

<sup>155</sup> См.: Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов // Doc. ICAO 9936.

расследованию, как правило, отвечает за связь с представителями других государств, принимающими участие в расследовании в соответствии с Приложением 13.

Приложением 13 значительно расширен круг участников расследования. 26 статья Чикагской конвенции 1944 г. предусматривает участие только «государства, на чьей территории произошло авиационное происшествие. Государству, в котором зарегистрировано воздушное судно предоставлено право назначить наблюдателей такого расследования, а также ознакомиться с отчетом»<sup>156</sup>. В разделе 5 Приложения 13 устанавливается, что: «Участие представителей государства регистрации, государства эксплуатанта, государства разработчика и государства-изготовителя» определяется государством разработчика и государством изготовителя в то время как, ст. 26 Чикагской конвенции предоставляет право только «государству, в котором зарегистрировано воздушное судно назначать наблюдателей для присутствия при расследовании, а государство, проводящее расследование направляет этому государству отчет и заключение о расследовании»<sup>157</sup>.

Под уполномоченным представителем понимается – лицо, назначенное государством в силу наличия у него соответствующей квалификации для участия в расследовании, проводимом другим государством. В том случае, если в государстве учрежден полномочный орган по расследованию авиационных происшествий, как правило, такой уполномоченный представитель назначается из этого полномочного органа<sup>158</sup>. Более того, в соответствии с п. 5.23 Приложения 13, право участвовать в расследовании предоставляется любому государству, которое располагает сведениями, оборудованием или экспертами.

---

<sup>156</sup> Конвенция о международной гражданской авиации 1944 г. // Doc. ICAO 7300/9.

<sup>157</sup> См.: там же.

<sup>158</sup> Приложение 13 «Расследование авиационных происшествий и инцидентов» к Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. ИКАО, 2010. URL: [http://www.bpl.ru/asmap/Annexes//an13\\_cons\\_ru.pdf](http://www.bpl.ru/asmap/Annexes//an13_cons_ru.pdf) (дата обращения: 31.04.2021 г.).

Приложением 13 назначенным экспертам предоставляется право «принимать участие во всех аспектах расследования под контролем уполномоченного по расследованию, в том числе:

- посещать место авиационного происшествия;
- осматривать обломки;
- получать информацию, содержащую показания свидетелей, и предлагать тематику опроса;
- иметь полный и скорейший доступ ко всем относящимся к делу вещественным доказательствам;
- получать экземпляры всех относящихся к делу документов;
- участвовать в считывании записей на носителях информации;
- участвовать в мероприятиях по расследованию за пределами места авиационного происшествия, таких, как осмотр агрегатов, технические брифинги, испытания и моделирование;
- принимать участие в совещаниях о ходе расследования, включая обсуждения, связанные с анализом информации, формулированием выводов, причин, способствующих факторов и рекомендаций по безопасности;
- делать заявления в отношении различных элементов расследования»<sup>159</sup>.

Дополнительно п. 5.27 Приложения 13 предоставляет право государству, проявляющему особый интерес к авиационному происшествию в силу того, что среди погибших или получивших серьёзные телесные повреждения имеются его граждане, назначить эксперта, который также уполномочен посещать место авиационного происшествия, получать доступ к официальной фактической информации и получать экземпляр окончательного отчета.

Само расследование проводится уполномоченным органом, которое учреждается государством. Примеры данных органов рассматриваются в параграфе 1.3 настоящего исследования.

Руководством по расследованию авиационных происшествий и инцидентов дополнительно вводятся дефиниции понятий:

---

<sup>159</sup> Там же.

Советник – лицо, назначенное государством в силу наличия у него соответствующей квалификации с целью оказания помощи уполномоченному представителю этого государства в расследовании;

Уполномоченный по расследованию – лицо, которое в силу наличия у него соответствующей квалификации поручены организация и проведение расследования, а также контроль за его ходом;

Уполномоченный представитель – лицо, назначенное государством в силу наличия у него соответствующей квалификации для участия в расследовании, проводимом другим государством<sup>160</sup>.

Первыми, как правило, на место происшествия всегда пребывают пожарные и полиция. Полномочный орган по расследованию отвечает за координацию действий с соответствующими поисково-спасательными организациями, в том числе: уведомляет координационный центр поиска и спасания, другие полномочные органы, обеспечивает защиту обломков от их перемещения, получает сведения о фамилиях и адресах всех свидетелей<sup>161</sup>.

До момента прибытия расследователи запрашивают грузовой манифест (документ, содержащий данные о грузах, находящихся на воздушном судне). Данный этап очень важен, так как на воздушном судне могли находиться взрывные вещества, жидкие или твердые ядовитые вещества.

По мере необходимости, в рамках уполномоченного органа по расследованию (представитель) формируются группы: по летной эксплуатации, по свидетелям, по силовым установкам, по организации воздушного движения (далее – ОВД) аэропортов, по осмотру места происшествия и т.д.

По прибытию на место происшествия происходит осмотр (фиксация места положения обломков воздушного судно). Параллельно с этим, в аэропорту вылета (иногда и аэропорты, в которых было воздушное судно ранее) происходит опрос диспетчеров и лиц, обладающих информацией о данном воздушном судне (техник, заправщик). Происходит забор топлива, изымается техническая документация,

---

<sup>160</sup> Doc. ICAO 9756.

<sup>161</sup> Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов: политика и процедуры // Doc. ICAO 9962.

касающаяся воздушного судна. Параллельно с этим происходит опрос свидетелей. Полученные образцы (топлива и иных технических жидкостей) отправляются на экспертизу. В последующем данная информация подлежит анализу.

Более детально организация процедуры расследования регламентирована в Руководстве по расследованию авиационных происшествий и инцидентов. Раздел 3.1. посвящен организации расследований авиационных происшествий.

Последней стадией расследования является окончательный отчет. Прежде чем его направить государству, назначившему расследование, государству регистрации, государству эксплуатанта, государству разработчика, государству-изготовителю, любому государству, участвовавшему в расследовании, любому государству, граждане которого погибли или получили тяжкие телесные повреждения, любому государству, которое предоставило соответствующую информацию, основное оборудование и экспертов представляется проект окончательного отчета с предложением высказать свои существенные замечания.

В целях предотвращения авиационных происшествий государство, проводящее расследование авиационного происшествия и инцидента, направляет проект окончательного отчета<sup>162</sup> (ADRER), либо промежуточное сообщение, в случае невозможности публикации окончательного отчета государству, которое назначило расследование, государству регистрации, государству эксплуатанта, государству-разработчика, государству-изготовителю. Любой из вышеуказанных участников расследования имеет право в течение 60 дней предоставить замечания, по результатам рассмотрения которых государство либо вносит замечания, либо прилагает их к вышеуказанному отчету о расследовании.

Также, на любом этапе, уполномоченный орган государства, проводившего расследование авиационного происшествия, вправе рекомендовать полномочным органам любые предупредительные меры, которые необходимо принять для

---

<sup>162</sup> Приложение 13 «Расследование авиационных происшествий и инцидентов» к Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. ИКАО, 2010. URL: [http://www.bpl.ru/asmар/Annexes//an13\\_cons\\_ru.pdf](http://www.bpl.ru/asmар/Annexes//an13_cons_ru.pdf) (дата обращения: 31.04.2021 г.).



повышения безопасности полетов<sup>163</sup>. Данный заключительный доклад по расследованию авиационного происшествия распространяется между государствами вместе с рекомендациями по обеспечению безопасности.

Дополнительно также вопрос расследования авиационных происшествий рассматривается в Приложении № 9 Чикагской конвенции 1944 г. «Упрощения формальностей». Пунктами 8.8–8.11 предусмотрен механизм упрощения въезда в государство места событий членам семей жертв, соответственно представителям властей, уполномоченным представителям эксплуатанта и также иным лицам для оказания помощи выжившим или для оформления документов по организации транспортировки и таможенной очистке.

---

<sup>163</sup> См. Приложение 13 «Расследование авиационных происшествий и инцидентов» к Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. ИКАО, 2010. URL: [http://www.bpl.ru/asmap/Annexes//an13\\_cons\\_ru.pdf](http://www.bpl.ru/asmap/Annexes//an13_cons_ru.pdf) (дата обращения: 31.04.2021 г.).

## 2.2. Расследование авиационных происшествий, произошедших за пределами государственных территорий

Первый полет через Тихий океан был совершен 11 января 1935 года, когда Амелия Эрхард совершила полет от Гавайских островов до Окленда<sup>164</sup>. 20 мая 1939 года воздушное судно «Боинг-В-314» выполнило свой первый коммерческий полет через Атлантический океан из Нью-Йорка в Марсель. Вторая Мировая война оказала свое влияние на деятельность гражданской авиации и полеты значительно сократились. Когда военные действия закончились, их начальное предназначение было возвращено, в связи с чем возник вопрос о формировании правового режима воздушного пространства за пределами государственных территорий (международное воздушное пространство)<sup>165</sup>.

Принято различать правовые режимы международного воздушного пространства, расположенного над:

- «1) открытым морем;
- 2) международными проливами;
- 3) архипелажными водами;
- 4) Антарктикой»<sup>166</sup>.

Правовой режим воздушного пространства над открытым морем начал закладываться еще в середине прошлого столетия. Первым международно-правовым актом была Конвенция об открытом море 1958 г., установившая, что свобода открытого моря включает в себя *inter alia* свободу летать над ним. Конвенция ООН по морскому праву 1982 г., также исходит из признания свободы полетов над открытым морем<sup>167</sup>.

---

<sup>164</sup> The official site of Amelia Earhart. URL: <https://www.ameliaearhart.com> (дата обращения: 31.04.2021 г.).

<sup>165</sup> См.: Травников А.И. Международное аэронавигационное право. М.: РУДН, 2013.

<sup>166</sup> Бордунов В.Д. Международное воздушное право. М.: НОУ ВКШ «Авиабизнес»; «Научная книга», 2006.

<sup>167</sup> Бордунов В.Д. Международное воздушное право. Учебное пособие. М.: НОУ ВКШ «Авиабизнес», изд.-во «Научная книга», 2007. 266 с.

Дефиниция понятия «открытое море» означает все части моря, которые не входят ни в территориальное море, ни во внутренние воды какого-либо государства.

Правила полетов над открытым морем установлены в Приложении 2 «Правила полетов» к Чикагской конвенции 1944 г. и распространяются только на гражданские воздушные суда<sup>168</sup>.

Транзитный проход через проливы представляет собой осуществление свободы судоходства и полета единственно с целью непрерывного и быстрого транзита через пролив между одной частью открытого моря или исключительной экономической зоны и другой частью открытого моря или исключительной экономической зоны. Однако, требование о непрерывном и быстром транзите не исключает проход через пролив для целей входа, выхода или возвращения из государства, граничащего с проливом, при соблюдении условий входа в такое государство.

Согласно Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. летательные аппараты при транзитном пролете:

а) соблюдают Правила полетов, установленные Международной организацией гражданской авиации, поскольку они относятся к гражданской авиации; государственные летательные аппараты будут обычно соблюдать такие меры безопасности и постоянно действовать с должным учетом безопасности полетов;

б) постоянно контролируют радиочастоты, выделенные компетентным органом по контролю за воздушным движением, назначенным в международном порядке, или соответствующие международные частоты, выделенные для передачи сигналов бедствия<sup>169</sup>.

Статья 87 Конвенции устанавливает, что «открытое море открыто для всех государств, как прибрежных, так и не имеющих выхода к морю». «Свобода

---

<sup>168</sup> Doc. ICAO 7300/9.

<sup>169</sup> Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 г. URL: [https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_r.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf) (дата обращения: 31.04.2021 г.).

открытого моря осуществляется в соответствии с условиями, определяемыми в настоящей Конвенции, и другими нормами международного права. Она включает, в частности, как для прибрежных государств, так и для государств, не имеющих выхода к морю:

- а) свободу судоходства;
- б) свободу полетов»<sup>170</sup>;

Более того, вопрос безопасности полетов над открытым морем был затронут в резолюции Ассамблеи ИКАО:

«1. Совместное использование судами гражданской и военной авиации воздушного пространства и определенных средств и обслуживания организуется таким образом, чтобы обеспечивались безопасность, регулярность и эффективность гражданской авиации наряду с обеспечением удовлетворения требований в военном воздушном сообщении»<sup>171</sup>.

Вопрос обеспечения безопасности полетов в международном воздушном пространстве стал особенно актуален во второй половине XX века. 16 октября 1956 года посередине Тихого океана воздушное судно Boeing 377 авиакомпании Pan American потерпело крушение. Благодаря действиям пилотов все люди на борту были спасены<sup>172</sup>.

Но, в целях обеспечения безопасности полетов, «воздушное пространство над открытым морем разграничено на районы полетной информации на основании региональных аэронавигационных соглашений, которые одобряются Советом ИКАО по рекомендации региональных аэронавигационных совещаний. В соответствии с данными соглашениями, прибрежные государства осуществляют

---

<sup>170</sup> *Бекяшев К.А.* Международное публичное право: учебник. М.: Проспект, 2019.

<sup>171</sup> Резолюция ассамблеи ИКАО № 38–12.

<sup>172</sup> Совет по гражданской авиации США. Pan American World Airlines. Inc., Accident Investigation Report Boeing 377, N90943 in the Pacific Ocean, between Honolulu and San Francisco URL: [http://dotlibrary.specialcollection.net/Document?db=DOT-AIRPLANEACCIDENTS&query=\(select+624\)](http://dotlibrary.specialcollection.net/Document?db=DOT-AIRPLANEACCIDENTS&query=(select+624)) (дата обращения: 21.09.2021 г.).

контроль и оказывают консультативную поддержку экипажам воздушных судов»<sup>173</sup>.

Эти районы делятся на четыре вида:

1. Консультативное воздушное пространство – «определённый район над открытым морем, в пределах которого воздушное судно обеспечивается органами ОВД прибрежного государства полетной информацией и обслуживается диспетчерской службой в целях оптимального рассредоточения воздушных судов в данном районе»<sup>174</sup>.

2. Контролируемое воздушное пространство – «включает район над открытым морем, в котором органы обслуживания воздушного движения (далее – ОВД) прибрежного государства контролируют движение воздушных судов по установленным маршрутам в целях предотвращения столкновений между ними.

3. Опасные зоны для полетов.

4. Зоны ограниченного режима полетов»<sup>175</sup>.

А.И. Травников небезосновательно считает, что «в международном воздушном праве сложился международный правовой обычай, согласно которому прибрежные государства осуществляют юрисдикцию в области обеспечения аэронавигационного обслуживания воздушных судов за пределами их суверенного пространства в установленных для них районах полетной информации»<sup>176</sup>.

Изначально, полеты воздушных судов в международном воздушном пространстве осуществлялись достаточно редко, именно поэтому 26 Статья Чикагской конвенции 1944 г. предусматривает расследование происшествия только на территории суверенных государств. Как отмечает А.И. Травников: «Порядок проведения расследований авиационных происшествия, произошедших за пределами государственных территорий не указан в данной статье. Этот пробел

---

<sup>173</sup> Сокова Евгения Александровна; Международно-правовое регулирование использования воздушного пространства за пределами государственных территорий: дис. канд. юр. наук: 12.00.10. - Москва., 2018. - 188 с.

<sup>174</sup> Бордунов В.Д. Международное воздушное право. Учебное пособие. М.: НОУ ВКШ «Авиабизнес», изд.-во «Научная книга», 2007. 266 с.

<sup>175</sup> Там же.

<sup>176</sup> См.: Травников А.И. Международное аэронавигационное право: учеб. пособие. М.: РУДН, 2013. С. 33.

попытались восполнить пунктом 5.3 Приложения 13 к рассматриваемой Конвенции»<sup>177</sup>, определив, что «Если невозможно определенно установить, что место авиационного происшествия или серьезного инцидента находится на территории какого-либо государства, государство регистрации назначает расследование авиационного происшествия или серьёзного инцидента. Однако оно может передать целиком или частично проведение расследования другому государству по взаимной договоренности и согласию»<sup>178</sup>.

Именно так и поступил Египет, когда 31 октября 1999 года произошла авиационная катастрофа с воздушным судном Боинг-767-300ER, зарегистрированным в Египте, которое следовало по маршруту Нью-Йорк-Каир и потерпело крушение над Атлантическим океаном. Так как происшествие произошло в открытом море, расследование причины должно назначать и проводить Министерство гражданской авиации Египта, но по причине отсутствия необходимых ресурсов для проведения такого расследование, право проведения расследование было передано Национальному совету по безопасности на транспорте США (NTSB), в районе полетной информации которого находилось воздушное судно и, который в марте 2002 г. опубликовал доклад<sup>179</sup>.

Обязанность государства регистрации назначать расследование представляется не практичным ввиду того, что в случае авиационной катастрофы, такая процедура будет весьма затянута. Подобная ситуация произошла 1 июня 2009 г., когда воздушное судно Airbus A330-203, зарегистрированное в реестре воздушных судов Французской Республики, следующее по маршруту Рио-де-Жанейро – Париж, после 3 часов 45 минут полета потерпело крушение в Атлантическом океане. Спустя два года, 4 апреля 2011 г. исследователями океанографического института были обнаружены фрагменты самолета, в том числе параметрический самописец. Расследованием занималось Французское Бюро по

---

<sup>177</sup> Абашидзе А.Х., Травников А.И. Старые, но современные проблемы международного воздушного права // Право. Журнал Высшей школы экономики. 2019. № 3. С. 181–202.

<sup>178</sup> Приложение 13 «Расследование авиационных происшествий и инцидентов» к Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. ИКАО, 2010. URL: [http://www.bpl.ru/asmap/Annexes//an13\\_cons\\_ru.pdf](http://www.bpl.ru/asmap/Annexes//an13_cons_ru.pdf) (дата обращения: 31.04.2021 г.).

<sup>179</sup> EgyptAir flight 990 crash. URL: <https://www.airsafe.com/flt990.htm> (дата обращения: 31.04.2021 г.).

расследованию и анализу безопасности гражданской авиации. Лишь 16 мая 2011 г. Французское бюро смогло получить записи с самописцев<sup>180</sup>. Окончательный отчет был опубликован лишь спустя 3 года – 5 июля 2012 г. Установление причины катастрофы заняло 3 месяца. Причиной катастрофы явилось обмерзание трубок Пито<sup>181</sup>.

23 июня 1985 года воздушное судно Boeing 747, зарегистрированное в Индии, авиакомпании Air-India, совершавшее полет по маршруту Монреаль-Хитроу (Лондон), над Атлантическим океаном потерпело крушение по причине взрыва. Расследование проводила комиссия из Индии<sup>182</sup>. Только 5 июля 1985 года была обнаружена часть обломков воздушного судна. Спустя полтора года, в 26 февраля 1986 года был опубликован отчет Канады о том, что причиной авиационной катастрофы стал теракт.

Предоставление права назначать расследование государству регистрации воздушного судна представляется нецелесообразной, так как обычно, такое государство находится на весьма удаленном расстоянии от места катастрофы, и на сроки проведения расследования также влияет время, потраченное на организацию трансфера и прибытие группы расследователей на место происшествия, формальные процедуры передачи доказательств и другие аспекты. Процедура переговоров для передачи права проведения расследования другому государству займет также большое количество времени, в то время как расследование необходимо начинать в минимальные сроки и, как можно быстрее выявить и довести причины авиационного происшествия до эксплуатантов воздушного судна в целях обеспечения безопасности полетов.

В настоящее время до конца не урегулирован вопрос финансового обеспечения расследования авиационных происшествий, ведь расходы обычно

---

<sup>180</sup> Бюро по расследованию и анализу безопасности гражданской авиации Франции. URL: <https://web.archive.org/web/20120208095317/http://www.bea.aero/en/enquetes/flight.af.447/info16may2011.en.php> (дата обращения: 31.04.2021 г.).

<sup>181</sup> Бюро по расследованию и анализу безопасности гражданской авиации Франции. URL: <http://www.bea.aero/docspa/2009/f-cp090601.en/pdf/f-cp090601.en.pdf> (дата обращения: 31.04.2021 г.).

<sup>182</sup> Окончательный отчет. URL: [https://epe.lac-bac.gc.ca/100/206/301/pco-bcp/commissions/air\\_india/2010-07-23/www.majorcomm.ca/en/reports/finalreport/volume1/vol1-chapt1.pdf](https://epe.lac-bac.gc.ca/100/206/301/pco-bcp/commissions/air_india/2010-07-23/www.majorcomm.ca/en/reports/finalreport/volume1/vol1-chapt1.pdf) (дата обращения: 11.04.2021 г.).

колоссальны. Например, при расследовании вышеуказанной авиационной катастрофы с воздушным судном Airbus A330-203, потерпевшем крушение в Атлантическом море, Правительство Франции объявляло тендер стоимостью 5 млн евро, чтобы достать воздушное судно со дна океана.

### **Пространство над Антарктикой:**

1 декабря 1959 г. по итогам работы Вашингтонской конференции был подписан Договор «об Антарктике», который и является основным регулятором отношений в данном регионе. Отличительной особенностью правового режима Антарктики от режима полетов над открытым морем является тот факт, что воздушное пространство Антарктики свободно для полетов только гражданских воздушных судов, в то время как воздушное пространство над открытым морем для любых<sup>183</sup>. На территорию Антарктики не распространяется исключительный суверенитет государств. Расследование авиационных происшествий, произошедших на территории Антарктики, производится по правилам, установленным Приложением 13 к Чикагской конвенции 1944 г.

28 ноября 1979 г. воздушное судно McDonnell Douglas DC-10-30, зарегистрированное в национальном реестре воздушных судов Новой Зеландии, выполняло экскурсионный рейс TE-901 Air New Zealand по маршруту Окленд-Крайстчерч-Окленд через Антарктиду. Спустя 5 часов 32 минуты после взлета самолет потерпел крушение от столкновения со склоном горы Эребус. Расследование причин катастрофы данного рейса проводила новозеландская комиссия и, спустя год - 12 июня 1980 года, в окончательном отчете причиной катастрофы была указана ошибка пилотов. В ходе дополнительного расследования было установлено, что утвержденный план полета предполагал, что маршрут должен пролегать от мыса Халлетт до всенаправленного маяка Мак-Мердо, но по причине навигационной ошибки самолет потерпел крушение<sup>184</sup>.

---

<sup>183</sup> Гуреев С.А. Международно-правовые проблемы полетов воздушных судов над морскими пространствами (в свете итогов Третьей Конференции ООН по морскому праву) // Деятельность государств в Мировом океане. М., 1983. С. 79.

<sup>184</sup> Окончательный отчет расследования авиационного происшествия с ВС DC-10-30. URL: <http://www.fss.aero/accident-reports/dvdfiles/NZ/1979-11-28-NZ.pdf> (дата обращения: 31.04.2021 г.).



По итогам расследования данного происшествия был предложен ряд рекомендаций:

1) регламентация процедуры перевозки полярного снаряжения для выживания должно быть урегулировано до того, как будут санкционированы любые дальнейшие полеты в Антарктику;

2) необходимо пересмотреть квалификационный инструктаж по маршруту полетов в Антарктику для обеспечения его полноты и актуальности;

3) полет в Антарктику не одобряется системой автоматизированного проектирования до момента рассмотрения квалификационного инструктажа оператора по маршруту;

4) второй пилот, бортинженеры и официальные комментаторы посещают квалификационные инструктажи по маршруту в дополнение к командам пилотов;

5) сотрудники, которые проводят брифинг, должны быть ознакомлены с подробностями всех маршрутов, по которым они отвечают за проведение оперативных брифингов для летных экипажей, а сотрудники диспетчерских служб будут присутствовать на первоначальных брифингах по каждому району полетов;

6) все записи в любой компьютер оператора, в котором хранится информация о плане полета, проверяются самостоятельно сразу после их ввода в компьютер;

7) оператор обсуждает, какие чрезвычайные ситуации могут быть связаны с попыткой посадки и как подход для такой посадки должен быть сделан, учитывая актуальную информацию о местах нахождения аэродромов, средствах слежения, антарктических явлениях и инструкциях кают-бригад для пассажиров;

8) следует учитывать требование о том, чтобы все транспортные самолеты, совершающие полеты над районами, где поиск и спасание чрезмерно затруднены, должны оснащаться инерционным выключателем ELT.

Рекомендация пункта 6.3.3. часть I Приложения 6 к Чикагской конвенции 1944 г. «Международные коммерческие воздушные перевозки» должна быть принята Новой Зеландией в качестве стандартной практики. В этой Рекомендации говорится: «После 1 января 1975 года все самолеты с турбомоторами максимальной массой более 5700 кг (12566 фунтов) вплоть до 27000 кг включительно (59525

фунтов включительно), которые относятся к тем типам, прототип которых был сертифицирован соответствующим национальным органом после 30 сентября 1969 года, должны быть оборудованы кабинным речевым самописцем, целью которого является регистрация окружающей среды во время полета».

Приложением 13 к Чикагской конвенции 1944 г. попытались решить проблему, возникшую в ходе научно-технического прогресса в сфере гражданской авиации, когда полеты над территорией открытого моря начали совершаться на регулярной основе. Ранее, когда составлялась данная конвенция, полеты воздушных судов не имели столь интенсивного движения, но даже тогда, данные нормы имели бы свою актуальность.

Сегодня, когда воздушные суда совершают регулярные полеты над открытым морем, а также летают туристические группы над территорией Антарктиды, вопрос обеспечения безопасности полетов воздушных судов через такое воздушное пространство является как никогда актуальным. В настоящее время установлено, что в случае авиационной катастрофы в открытом море расследование такого происшествия проводит государств-регистрации воздушного судна, которое может находиться в незначительном удалении от места такого происшествия.

Оперативное расследование – неотъемлемая составляющая безопасности полетов гражданских воздушных судов. Для того, чтобы обеспечить безопасность воздушного передвижения, считаем необходимым изменить статью 26 Чикагской конвенции 1944 г. В целях оперативного расследования таких происшествий установить обязательство государства, в чьем районе полетной информации находилась воздушное судно, должно проводить такое расследование

### **2.3. Национальное законодательство в области расследования авиационных происшествий**

Статья 26 Чикагской конвенции устанавливает обязанность государства, на территории которого произошло авиационное происшествие, произвести расследование такого происшествия. Данное обязательство можно выполнить лишь при наличии законодательства, которое устанавливает внутренние правила такого расследования.

Процесс фактического применения норм международного права осуществляется путем имплементации их в национальное законодательство. Государство, проводящее расследование, назначает уполномоченный орган по расследованию и приступает к расследованию авиационного происшествия. Действия, которые должны быть предприняты соответствующими органами, регулируются национальным законодательством государства, осуществляющего процедуру по спасанию и расследованию авиационного происшествия.

#### **Российская Федерация:**

«Воздушное законодательство РФ состоит из Воздушного кодекса, федеральных законов, указов Президента и постановлений Правительства РФ, федеральных правил использования воздушного пространства и авиационных правил, а также принимаемых в соответствии с ними иных нормативных правовых актов»<sup>185</sup>. Основным источником в сфере регламентирования деятельности воздушного транспорта является Воздушный кодекс РФ.

В соответствии со ст. 95 Воздушного кодекса Российской Федерации: «Авиационное происшествие или инцидент с гражданским, государственным или экспериментальным воздушным судном Российской Федерации либо с воздушным судном иностранного государства на территории Российской Федерации подлежат обязательному расследованию. Целями расследования авиационного происшествия или инцидента являются установление причин авиационного

---

<sup>185</sup> Воздушный кодекс Российской Федерации 1997 г. // Ведомости Федерального Собрания Российской Федерации. № 10. 01.04.1997 г.

происшествия или инцидента и принятие мер по их предотвращению в будущем»<sup>186</sup>.

«Расследования авиационных происшествий или инцидентов осуществляются уполномоченными органами, на которые возложены эти полномочия в гражданской, государственной или экспериментальной авиации»<sup>187</sup> – Федеральным агентством воздушного транспорта<sup>188</sup>, Службой безопасности полетов авиации Вооруженных Сил Российской Федерации<sup>189</sup> и Министерством промышленности и торговли Российской Федерации<sup>190</sup> соответственно.

«Любое расследование происшествия или инцидента проводится комиссией»<sup>191</sup>. Статьей 96 Воздушного кодекса комиссия по расследованию происшествий наделена отдельными полномочиями, которые включают в себя право «проходить на борт воздушного судна, обследовать потерпевшее бедствие воздушное судно, поручать и привлекать лиц, имеющие специальные знания в отдельных областях науки и техники, а также выполнять исследования и работы, необходимые для установления причин происшествия, производить опросы очевидцев происшествия, изучать материалы, в том числе разработки, испытаний, производства, эксплуатации и ремонта потерпевшего бедствие воздушного судна, подготовки лиц из числа авиационного персонала, организации воздушного движения, выполнения и обеспечения полетов воздушных судов, а также проводить исследования психофизиологического состояния членов экипажа потерпевшего бедствие воздушного судна, а также соответствующих лиц из числа авиационного персонала»<sup>192</sup>.

---

<sup>186</sup> Там же.

<sup>187</sup> Там же.

<sup>188</sup> Постановление Правительства РФ от 30.07.2004 № 396 «Об утверждении Положения о Федеральном агентстве воздушного транспорта» // Российская газета. 11.08.2004. № 170.

<sup>189</sup> Постановление Правительства РФ «О Службе безопасности полетов авиации Вооруженных Сил Российской Федерации» от 20.11.2001 г. // Собрание законодательства Российской Федерации. 26.11.2001. № 48.

<sup>190</sup> Постановление Правительства РФ «О Министерстве промышленности и торговли Российской Федерации» от 05.06.2008 г. // Собрание законодательства Российской Федерации. № 24. Ст. 2868.

<sup>191</sup> Воздушный кодекс Российской Федерации 1997 г. // Ведомости Федерального Собрания Российской Федерации. 01.04.1997. № 10.

<sup>192</sup> Там же.

Статьей 98 Воздушного кодекса регламентируются вопросы финансирования обеспечения работ комиссии по расследованию авиационного происшествия или инцидента. Такие мероприятия финансируются за счет средств федерального бюджета с последующим возмещением этих средств за счет виновных<sup>193</sup>. Данный пункт может отрицательно влиять на основную цель расследования авиационного происшествия – поиск причины, ведь члены летного экипажа, диспетчеры, механики и другие лица, причастные к осуществлению полета воздушного судна являются носителями информации, способной прояснить события, опираясь на непосредственные знания, когда их показания позже могут быть использованы в последующем уголовном или гражданском судопроизводстве в отношении их. Данная проблема давно существует и организации пилотов спорили о том, что только абсолютная конфиденциальность заявлений будет гарантией, что участники будут рассказывать всю правду.

Такой же позиции придерживается и ИКАО и в своей Резолюции А36-9 принятой на 26-й сессии Ассамблеи в сентябре 2007 г. приняла решение, призывающее государства дополнительно защитить конфиденциальность данных расследования авиационных происшествий. Позднее, в 2010 г. она была заменена Резолюцией А37-2, которая настоятельно призывает государства «продолжать изучать, если необходимо скорректировать свои законы, нормы и политику для защиты конкретных записей по авиационным происшествиям и инцидентам в соответствии с п. 5.12 Приложения 13, в целях снижения препятствий для расследований авиационных происшествий и инцидентов»<sup>194</sup>.

Природа расследования не должна быть состязательной, а непосредственные фигуранты (члены летного экипажа, диспетчеры, механики и др.) должны рассматриваться не как «обвиняемый» или «подозреваемый», а как свидетели, но, к сожалению, после каждой авиационной катастрофы в новостной ленте можно наблюдать заявления уполномоченных проводить предварительное следствие

---

<sup>193</sup> Там же.

<sup>194</sup> Международное воздушное право и ИКАО / Под. ред. О.И. Аксаментова: с предисл. А.А. Баталова; пер. с англ. А.М. Бобкова и др. СПб.: Институт AERONHELP, 2017.

органов о том, что возбуждено уголовное дело по факту авиационного происшествия.

В настоящий момент в Российской Федерации действуют:

1. Постановление Правительства Российской Федерации «Об утверждении правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации» от 18 июня 1998 г. № 609<sup>195</sup>;

2. Постановление Правительства Российской Федерации «Об утверждении правил расследования авиационных происшествий и авиационных инцидентов с государственными воздушными судами в Российской Федерации» от 02 декабря 1999 г. № 1329<sup>196</sup>;

3. Постановление Правительства Российской Федерации от 4 апреля 2000 г. № 303 «Об утверждении правил расследования авиационных происшествий и инцидентов со экспериментальными воздушными судами Российской Федерации»<sup>197</sup>;

4. Постановление Правительства Российской Федерации «Об оказании содействия комиссии по расследованию авиационного происшествия или инцидента на месте авиационного происшествия или инцидента» от 15 июля 2005 г. № 434<sup>198</sup>.

Первым документом регламентируется порядок проведения расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами. Согласно п. 1.1.7 полномочия и ответственность специально уполномоченного

---

<sup>195</sup> Постановление Правительства Российской Федерации от 18 июня 1998 г. № 609 «Об утверждении правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в российской федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. 22.06.1998. № 25. Ст. 2918.

<sup>196</sup> Постановление Правительства Российской Федерации от 2 декабря 1999 г. № 1329 «Об утверждении правил расследования авиационных происшествий и авиационных инцидентов с государственными воздушными судами в Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. № 50. 13.12.1999. Ст. 6218.

<sup>197</sup> Постановление Правительства Российской Федерации от 4 апреля 2000 г. № 303 «Об утверждении правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с экспериментальными воздушными судами Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. № 15. 10.04.2000. Ст. 1599.

<sup>198</sup> Постановление Правительства Российской Федерации от 15.07.2005 г. № 434 «Об оказании содействия комиссии по расследованию авиационного происшествия или инцидента на месте авиационного происшествия или инцидента» // Собрание законодательства Российской Федерации. № 30. 25.07.2005.

федерального органа неправомерно возложены на Межгосударственный авиационный комитет<sup>199</sup>.

Правила включают в себя определения и классификацию авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами, установленный порядок проведения таких расследований, права и обязанности уполномоченных представителей, принимающих участие в расследовании, правила учета указанных событий.

В соответствии со статьей 79 Конституции Российской Федерации: «Российская Федерация может участвовать в межгосударственных объединениях и передавать им часть своих полномочий в соответствии с международными договорами Российской Федерации, если это не влечет за собой ограничения прав и свобод человека и гражданина и не противоречит основам конституционного строя Российской Федерации. Решения межгосударственных органов, принятые на основании положений международных договоров Российской Федерации, в их истолковании, противоречащим Конституции Российской Федерации, не подлежат исполнению в Российской Федерации»<sup>200</sup>, где передавать часть надгосударственным объединениям возможно только в соответствии с международным договором, который подлежит обязательной ратификации, а не на основании решений Правительства РФ.

Полномочным федеральным органом является Федеральная авиационная служба России, которая 25 мая 1999 г. была преобразована в Федеральную службу воздушного транспорта России<sup>201</sup>, а позднее упразднена и ее полномочия были переданы Министерству транспорта РФ<sup>202</sup>.

Положение подразделяет авиационные события на:

---

<sup>199</sup> Постановление Правительства Российской Федерации от 18 июня 1998 г. № 609 «Об утверждении правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в российской федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. № 25. 22.06.1998. Ст. 2918.

<sup>200</sup> Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993) (с учетом поправок, внесенных Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 30.12.2008 № 6-ФКЗ, от 30.12.2008, 01.07.2020 № 7-ФКЗ) // Собрание законодательства РФ. 26.01.2009. № 4. Ст. 445.

<sup>201</sup> Указ Президента РФ от 25 мая 1999 г. № 651 «О структуре федеральных органов исполнительной власти» // Собрание законодательства Российской Федерации. № 22. 31.05.1999. Ст. 2727.

<sup>202</sup> Указ Президента РФ от 17 мая 2000 г. № 867 «О структуре федеральных органов исполнительной власти» // Собрание законодательства Российской Федерации. № 21. 22.05.2000. Ст. 2168.

- Авиационные происшествия:
  - Авиационные происшествия с человеческими жертвами (катастрофы);
  - Авиационные происшествия без человеческих жертв (аварии);
- Авиационные инциденты (серьезные авиационные инциденты);
- Производственные происшествия:
  - Повреждения воздушного судна;
  - Чрезвычайные происшествия.

Процесс расследования авиационного происшествия состоит из сбора и анализа информации, проведения исследований, по результатам которых устанавливаются причины авиационного происшествия или инцидента, подготовка отчета, в котором также указываются рекомендации для обеспечения безопасности полетов. П. 2.1.1 установлено, что общий срок расследования должен не превышать 30 дней, за исключением случаев, когда требуется проведение дополнительных исследований<sup>203</sup>.

Расследование авиационного происшествия организует МАК с участием Федеральной авиационной службы, Минэкономки и других заинтересованных органов исполнительной власти. МАК формирует и назначает комиссию по расследованию авиационного происшествия. Уполномоченные представители иностранных государств в состав комиссии не входят. Комиссии, в соответствии с п. 2.1.1 придается статус государственной комиссии. Комиссия состоит из председателя, заместителей председателя и членов комиссии. Руководство осуществляет председатель. Представители транспортных подразделений правоохранительных органов (ФСБ РФ, МВД РФ, Следственный комитет РФ) должны координировать работу, связанную с расследованием происшествия с председателем комиссии, и имеют право присутствовать на таких заседаниях.

Степень участия уполномоченных представителей иностранных государств, как указано в Приложении, определяется Приложением 13 к Чикагской Конвенции и дает им право посещать место авиационного происшествия, осматривать

---

<sup>203</sup> См.: Постановление Правительства Российской Федерации от 18 июня 1998 г. № 609 «Об утверждении правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в российской федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. № 25. 22.06.1998. Ст. 2918.



воздушное судно или его части, знакомиться с показаниями очевидцев и предлагать тематику их опроса, документами, доказательствами, а также принимать участие в совещаниях и делать заявления в отношении различных аспектов расследования.

У представителей государств чьи граждане погибли в авиационном происшествии, менее широкий спектр прав. Они вправе «посещать место авиационного происшествия, знакомиться с фактической информацией, а также оказывать содействие и предоставлять информацию, касающуюся опознания погибших»<sup>204</sup>. В комиссию такие лица не входят.

Региональные управления Росавиации места события и места базирования эксплуатанта воздушного судна, потерпевшего авиационное происшествие обязаны принять участие в его расследовании и осуществлять координацию действий с местными органами исполнительной власти по обеспечению работы комиссии по расследования такого происшествия.

Первоначально производится оповещение об авиационном происшествии аварийно-спасательных сил. Параллельно происходит формирование комиссии по расследованию. Диспетчеры районных центров единой системы организации воздушного движения, передают первичное сообщение в соответствии с табелем сообщений о движении воздушного судна<sup>205</sup> (Региональное управление Росавиации, ФСБ России, Управление Росавиации по принадлежности воздушного судна, органам войск противовоздушной обороны, командному пункту военного округа в зоне ответственности которого находилось воздушное судно)<sup>206</sup>. Руководитель органа Росавиации, на территории которого произошло авиационное происшествие, при получении сообщения от диспетчера, передает информацию в Межгосударственный авиационный комитет, Росавиацию, Министерство промышленности и торговли РФ, транспортному прокурору и руководителю

---

<sup>204</sup> Там же.

<sup>205</sup> См.: Постановление Правительства Российской Федерации «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации от 11 марта 2011 г. // СЗ РФ № 14 от 05.04.2010. П. 109.

<sup>206</sup> Приказ Минтранса России от 24 января 2013 г. № 13 «Об утверждении Табеля сообщений о движении воздушных судов в Российской Федерации» // СПС «Гарант».

следственного органа Следственного комитета РФ на транспорте, а также в местные транспортные органы МВД России и МЧС России.

Пункт 2.2.3 ПРАПИ устанавливает, что «Первичное сообщение об авиационном происшествии с воздушным судном Российской Федерации на территории иностранного государства, как правило, передается представителем организации ГА Российской Федерации в государстве места события в МАК и ФАС России, которые незамедлительно информируют об этом МИД России»<sup>207</sup>.

8 мая 2020 г. Министерство транспорта опубликовало проект Постановления Правительства «Об утверждении Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации»<sup>208</sup>, которое устанавливает порядок проведения расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами Российской Федерации и гражданскими воздушными судами иностранных государств на территории Российской Федерации, участия уполномоченных представителей Российской Федерации в расследовании авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами Российской Федерации на территории других государств, учета указанных событий, а также разработки рекомендаций и мероприятий по их предотвращению. В настоящий момент данный проект не принят и находится на стадии независимой антикоррупционной экспертизы.

Уполномоченным органам предоставляется независимость в проведении расследования и неограниченные полномочия на его проведение. Уполномоченным федеральным органом исполнительной власти, как указывалось ранее, является Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация)<sup>209</sup>.

---

<sup>207</sup> Постановление Правительства Российской Федерации от 18 июня 1998 г. No 609 «Об утверждении правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. 22.06.1998. No 25. Ст. 2918

<sup>208</sup> Проект Постановления Правительства «Об утверждении Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации» // Федеральный портал проектов нормативных правовых актов. URL: <https://regulation.gov.ru/projects#npr=101760> (дата обращения: 31.04.2021 г.).

<sup>209</sup> Там же.

П. 2.1.1 установлен срок расследования – 30 суток. Этот срок может продлеваться по ходатайству председателя комиссии. Комиссия состоит из председателя, заместителей председателя и членов комиссии.

Пунктом 2.1.7 вышеуказанного проекта установлено, что «участниками расследования только авиационного происшествия или серьёзного инцидента могут быть:

- представитель государства регистрации;
- представитель государства разработчика;
- представитель государства изготовителя;
- представитель государства эксплуатанта;
- представитель государства, граждане которого погибли или получили серьезные телесные повреждения (по запросу);
- представитель государства, оказавшего техническую или иную помощь в расследовании (по просьбе государства, назначившего расследование)»<sup>210</sup>.

Участие в расследовании предполагает возможность по согласованию с председателем комиссии и под его контролем:

- а) посещать место авиационного происшествия;
- б) осматривать обломки;
- в) получать информацию, содержащую показания свидетелей, и предлагать тематику опроса;
- г) иметь полный и скорейший доступ ко всем относящимся к делу вещественным доказательствам;
- д) получать экземпляры всех относящихся к делу документов;
- е) участвовать в считывании записей на носителях информации;
- ж) участвовать в мероприятиях по расследованию за пределами места авиационного происшествия, таких, как осмотр агрегатов, технические брифинги, испытания и моделирование;

---

<sup>210</sup> Там же.

з) принимать участие в совещаниях о ходе расследования, включая обсуждения, связанные с анализом информации, формулированием выводов, причин, способствующих факторов и рекомендаций по безопасности;

и) делать заявления в отношении различных элементов расследования<sup>211</sup>.

Пункт 2.2.3 проекта Постановления Правительства РФ, обязывает эксплуатанта воздушного судна «направить первичное сообщение об авиационном происшествии или серьезном инциденте в уполномоченный орган в области расследования авиационных происшествий и Росавиацию, которые незамедлительно информируют об этом МИД России»<sup>212</sup>. В ИКАО государством места события направляется уведомление, в случае если происшествие произошло с воздушным судном максимальной массой более 2250 кг.

Проект отчета представляется председателем на обсуждение. Членам комиссии предоставляется право представить мнение в письменном виде, которое подписывается в отчете «С особым мнением».

Итоговым документом является Окончательный отчет по результатам расследования авиационного происшествия, который составляется с учетом материалов подкомиссий, рабочих групп, результатов исследований.

Уполномоченный орган исполнительной власти адресует любые рекомендации по обеспечению безопасности полномочным органам по расследованию авиационных происшествий другого государства и, если требуются в ИКАО<sup>213</sup>.

Пункт 2.5 регламентирует участие специалистов Российской Федерации при расследовании авиационных происшествий и серьезных инцидентов с воздушным судном Российской Федерации на территории иностранного государства.

«В случае если Российская Федерация является государством регистрации, государством эксплуатантом, государством разработчиком или государством

---

<sup>211</sup> Там же.

<sup>212</sup> Там же.

<sup>213</sup> Там же.

изготовителем воздушного судна, Росавиация назначает уполномоченного представителя по расследованию происшествия»<sup>214</sup>.

По результатам участия в расследовании авиационного происшествия (серьезного инцидента) уполномоченный представитель с группой специалистов составляют справку и окончательный отчет.

Пунктом 2.5.16 установлено: «Если невозможно определенно установить, что место авиационного происшествия или серьезного инцидента находится на территории какого-либо государства, то в соответствии с Приложением 13 к Конвенции и настоящими Правилами расследование назначает и проводит уполномоченный федеральный орган исполнительной власти по расследованию авиационных происшествий и серьезных инцидентов государства регистрации воздушного судна», таким образом, в случае авиационного происшествия над открытым морем настоящие правила не предоставляют права передать полномочия по расследованию авиационного происшествия международной организации, либо уполномоченному органу другого государства»<sup>215</sup>.

Отдельно хотелось бы отметить, что в настоящем проекте Постановления Правительства Российской Федерации не говорится ничего про Международное бюро по расследованию авиационных происшествий и серьезных инцидентов»<sup>216</sup>.

Процедура расследования авиационных происшествий с государственными воздушными судами регламентируется вышеуказанным Постановлением Правительства РФ от 02.12.1999 № 1329. Данное Постановление вводит правила, которые являются обязательными для всех федеральных органов исполнительной власти, государственной корпорации по космической деятельности «Роскосмос». Данным постановлением установлено, что каждое происшествие или инцидент с участием государственного воздушного судна подлежит обязательному расследованию комиссией, которая имеет статус государственной. Полномочным

---

<sup>214</sup> Там же.

<sup>215</sup> Там же.

<sup>216</sup> Распоряжение Правительства РФ «О подписании Соглашения о создании и деятельности Международного бюро по расследованию авиационных происшествий и серьезных инцидентов» от 10.10.2018 г. №2175-Р // Собрание законодательства РФ. 22.10.2018. № 43.

органом, который осуществляет расследование авиационных происшествий и инцидентов с государственными воздушными судами РФ, является Служба безопасности полетов авиации Вооруженных сил Российской Федерации (далее – Служба безопасности полетов). Авиационные события подразделяются на:

– авиационные происшествия:

- катастрофы;
- аварии.

– авиационные инциденты:

- авиационные инциденты;
- серьезные авиационные инциденты;
- серьезные авиационные инциденты с повреждением воздушного судна;

– чрезвычайные и наземные происшествия.

В случае, если расследование производит Служба безопасности полетов, то приказ о назначении комиссии издает Министр обороны. Данное положение детально регламентирует формирование рабочих органов комиссии:

Пунктом 22 установлен регламент действий, при проведении расследования на находящемся в автономном плавании авианесущем корабле. Расследование в данном случае производится после прибытия корабля на базу, при этом старший авиационный начальник, находящийся на борту корабля, проводит предварительное расследование данного авиационного происшествия и принимает меры к обеспечению сохранности всех деталей и материалов. Также, для исследований сохраняются останки птицы в случае, если имело место столкновение воздушного судна с птицей. Исследования аварийной техники проводятся в Центре обеспечения расследования авиационных происшествий государственной авиации Центрального научно-исследовательского института ВВС МО РФ. Примером действия такой статьи может служить катастрофа, произошедшая в воздушном пространстве Сирийской Арабской Республики 4 декабря 2016 года, когда воздушное судно Су-33, после выполнения боевой задачи при совершении посадки на авианесущий крейсер «Адмирал Флота Советского

Союза Адмирал Кузнецов» потерпел крушения вследствие ошибки пилота, производственного брака и неправильной запрессовки троса аэрофинишера<sup>217</sup>.

По факту завершения расследования авиационного происшествия председатель комиссии проводит в авиационной части разбор с целью доведения до заинтересованных организаций и лиц информации об обстоятельствах, причинах, опасных факторах и недостатках, выявленных в ходе расследования.

Специально уполномоченным органом, проводящим расследование авиационных происшествий с экспериментальными воздушными судами, является Министерство промышленности и торговли РФ.

Авиационные происшествия с участием воздушных судов экспериментальной авиации подразделяются на: авиационные катастрофы и серьезные инциденты. Последние, в зависимости от степени их влияния на безопасность полетов, подразделяются на серьёзные авиационные инциденты и авиационные инциденты.

Изначально, с момент авиационного происшествия, ответственность за проведение первоначальных действий возлагается на руководителя организации, в районе ответственности которого произошло авиационное происшествие.

### **Федеративная Республика Германия:**

Согласно Конституции Германии: «Общепризнанные нормы международного права являются составной частью федерального права. Они имеют приоритет перед законами и непосредственно порождают права и обязанности для проживающих на территории Федерации лиц»<sup>218</sup>. Германия является участницей Конвенции о международной гражданской авиации с 1956 года, поэтому все положения данной Конвенции имплементированы в законодательство Германии. Среди международных актов в области гражданской авиации отдельно хотелось бы выделить двухсторонние и многосторонние

---

<sup>217</sup> Кремль прокомментировал потерю второго истребителя с «Адмирала Кузнецова» // РБК. URL: <https://www.rbc.ru/politics/05/12/2016/584555589a794785995832df> (дата обращения: 03.07.2020 г.).

<sup>218</sup> Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 100-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 1 u. 2 Satz 2 des Gesetzes vom 29. September 2020 (BGBl. I S. 2048).

международные соглашения о производстве полетов в ту или иную страну, среди которых также и Европейские законы (Europäische Gesetze).

Чтобы подробно описать процедуру расследования авиационных происшествий в Германии, для начала необходимо описать систему законодательства ФРГ в области регулирования полетов гражданских воздушных судов. Система национального воздушного права состоит из ряда законов:

- Luftverkehrsgesetz – Воздушный кодекс Германии. Основной закон, который регулирует в том числе использование воздушного пространства летательными аппаратами;

- Air Traffic Order of 1963 (Luftverkehrs-Ordnung / LuftSiG) – закон, устанавливающий правила использования воздушного пространства, а также порядок использования такого пространства воздушными судами<sup>219</sup>;

- Untersuchungs (FIUUG) – расследование аварий и нарушений в предприятиях гражданской авиации.

В целях имплементации Директивы Европейского союза № 94/56/ЕС<sup>220</sup> в законодательстве Германии был принят специальный закон, регламентирующий порядок технического расследования авиационных происшествий, вместе со вступлением которого был учрежден независимый высший федеральный орган – Федеральное агентство по расследованию авиационных происшествий.

Позднее, Европейским парламентом данная директива была упразднена и в настоящее время на территории Европейского союза действует Регламент Европейского парламента и Совета Европейского Союза 996/2010 от 20 октября 2010 г. «О расследовании и предотвращении аварий и инцидентов в сфере гражданской авиации и об отмене директивы 94/56/ЕС<sup>221</sup>. Данным регламентом установлено: «Единственной целью расследований в области безопасности должно

---

<sup>219</sup> International Comparative Legal Guides. Germany Aviation Law. URL: <https://iclg.com/practice-areas/aviation-laws-and-regulations/germany> (дата обращения: 10.04.2018 г.).

<sup>220</sup> Lorenz F.G. German Air Law – A Case History // Journal of Air Law and Commerce. 1940. № 11. P. 111.

<sup>221</sup> Регламент Европейского парламента и Совета Европейского Союза 996/2010 от 20 октября 2010 г. «О расследовании и предотвращении аварий и инцидентов в сфере гражданской авиации и об отмене директивы 94/56/ЕС // Официальный портал правовой информации РФ СПС «Право.ру».



быть предотвращение аварий и инцидентов в будущем без возложения вины или ответственности».

В п. 9 настоящего регламента указано о роли межгосударственного органа в сфере обеспечения безопасности полетов: «Европейское агентство авиационной безопасности (EASA) должно быть привлечено к участию в расследовании в сфере безопасности для того, чтобы в рамках своих полномочий способствовать эффективности расследования и убедиться в безопасности проекта воздушного судна, не влияя при этом на независимый статус расследования. Национальные органы в области управления гражданской авиацией должны привлекаться к участию в расследованиях в сфере безопасности аналогичным образом»<sup>222</sup>. Отдельным пунктом, гарантирующим независимость расследования, является – обязанность государств предоставить расследователям статус, обеспечивающий гарантии независимости. Согласно ст. 5 расследованию подлежит только авария и серьезный инцидент.

Статья 14 устанавливает, что все показания, полученные в ходе расследования, не должны раскрываться или использоваться для каких-либо иных целей, кроме целей расследования в сфере авиационной безопасности.

Основным нормативно-правовым актом в области расследования авиационных происшествий является Закон о расследовании аварий и неисправностей при эксплуатации гражданских воздушных судов<sup>223</sup> (далее – Закон о расследовании авиакатастрофы – FIUUG).

Настоящий закон применяется к расследованию катастроф и инцидентов с гражданскими воздушными судами Германии. В случае, если произошла катастрофа особой тяжести, уполномоченный орган исполнительной власти вправе по результатам слушаний учредить следственную палату, которая состоит из 5 членов. В Законе установлено, что члены палаты должны обладать специальным опытом в области авиационной техники, управления воздушным движением и не должны работать в определенных учреждениях. Расходы на

---

<sup>222</sup> Там же.

<sup>223</sup> Grundgesetz für die Untersuchung von Unfällen und Störungen bei dem Betrieb ziviler des Gesetzes vom 28. August 1998 (BGBl. 41).

расследование авиационного происшествия покрываются за счет федерального бюджета. В случае, если будет установлено, что ущерб возник в результате умышленных или халатных действий, в течение двух лет предоставлена возможность взыскания средств, потраченных на расследование.

Согласно параграфу 7 Положения о воздушных перевозках ФРГ, а также в соответствии со ст. 2 регламента (ЕС) № 996/2010 Европейского парламента и Совета от 20 октября 2010 г.<sup>224</sup>, в случае авиационного происшествия командир воздушного судна или другой член экипажа, когда командир воздушного судна не имеет возможности, обязаны незамедлительно сообщить об этом в уполномоченный орган воздушного транспорта, в том числе и в случаях, если это произошло не на территории ФРГ. Примером случая, который произошел не на территории ФРГ, является серьезное авиационное происшествие 7 декабря 2017 г. над Аравийским морем (Индийский океан), когда во время полета воздушное судно Bombardier / CL-600-2B16 (604 Variante) немецкой компании Corpora - te/Business Aviation попало в реактивную струю встречного Airbus A380 и самолет CL604 потерял управление. После потери высоты около 9000 футов пилоты восстановили контроль над самолетом, а затем выполнили аварийную посадку в Маскате (Оман)<sup>225</sup>.

Также Немецкое федеральное бюро расследований авиационных происшествий проводило расследование инцидента, произошедшего за территорией ФРГ: 24 сентября 2012 г. экипаж воздушного судна объяснял аварийное положение на воздушном судне после аварийной посадки на взлетно-посадочную полосу № 29 в Ханья (Греция). Это было необходимо, по словам командира воздушного судна, чтобы не опускаться ниже установленного законом количества оставшегося топлива. Из его объяснения не было понятно, какое количество остаточного топлива было при взлете самолета. По запросу Немецкого федерального бюро расследований авиационных происшествий у авиаперевозчика

---

<sup>224</sup> Der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluffahrt und zur Aufhebung der Richtlinie 94/56/EG (ABl. L 295 vom 12.11.2010, S. 35).

<sup>225</sup> Zwischenbericht BFU17-0024-2X.

было обозначено значение 1100 кг, что соответствовало минимальной расчетной остаточной массы топлива в 87 кг.

По мнению автора, вопрос сохранности доказательств в законодательстве Германии направлен в большей степени на установление причин происшествия и обеспечение безопасности полетов. Доказательства, полученные в ходе выяснения причины авиационной катастрофы, в том числе полученные при опросе свидетелей, которые явились непосредственными участниками происшествия и обладают познаниями, но в целях уберечь себя от уголовной, либо гражданской ответственности могут скрывать или искажать каким-либо образом известные им факты., являются конфиденциальными и не могут использоваться в полицейском расследовании. Представляется, что закрепление таких гарантий обеспечения конфиденциальности данных благоприятно может сказаться на обеспечении безопасности авиации в целом.

### **Соединенные Штаты Америки:**

Закон об авиации США довольно часто изменялся. Наиболее существенные изменения и поправки были внесены Конгрессом США в 1975, 1978, 1990, 1992, 1994 гг.<sup>226</sup>

Законодательство США разделяет также несколько категорий авиационных происшествий:

1) «Катастрофа – происшествие, связанное с эксплуатацией воздушного судна, которое происходит, между тем как любое лицо садится на воздушное судно с намерением полета и до момента, пока все такие лица не высадятся, в котором человек был смертельно или серьезно ранен, на борту самолета или вследствие прямого контакта с любой частью воздушного судна или, когда воздушное судно получает повреждения, которые негативно влияют на прочность конструкции или летные характеристики. Исключением является выход из строя или повреждение двигателя, законечников крыла, радиоантенны, тормоза или небольшие вмятины»<sup>227</sup>.

---

<sup>226</sup> Federal Aviation Administration. A Brief History of the FAA. URL: [https://www.faa.gov/about/history/brief\\_history/](https://www.faa.gov/about/history/brief_history/) (дата обращения: 10.04.2022 г.).

<sup>227</sup> Там же.

2) Инцидент – возникновение, отличное от аварии, связанное с эксплуатацией воздушного судна, которое могло бы повлиять на безопасность эксплуатации такого воздушного судна.

3) Серьезный инцидент – возникновение, связанное с эксплуатацией воздушного судна и обстоятельствами, указывающими на тот факт, что была вероятность катастрофы.

По факту авиационного происшествия обязанность уведомления об авиационном происшествии в соответствии с § 830 разделом 49 свода федеральных нормативных актов (The Code of Federal Regulations) возлагается на авиакомпанию. Авиакомпания уведомляет местное управление NTSB. Также, до прибытия группы расследователей, авиакомпания должна обеспечить охрану обломков воздушного судна, груза и самописцев, а также меморандумы и иные внутренние документы, имеющие отношения к данной катастрофе.

Технически, сама процедура расследования авиационного происшествия идентична процедуре, описанной выше в Российской Федерации, за исключением ряда незначительных отличий.

Основным отличием является подготовка отчета. После завершения расследования NTSB готовит отчет, где указывает вероятную причину происшествия, а также способствующие факторы. В дальнейшем, данный отчет передается в FAA (Федеральное авиационное управление США), которое рассматривает данные рекомендации, по результатам которых может внести изменения в регламенты или законодательство<sup>228</sup>.

Независимое исследование аварий – это существенный элемент в усилиях повышения безопасности полетов. После выяснения обстоятельств аварии выносятся рекомендации, которыми должны предотвратить последующие аварии<sup>229</sup>.

---

<sup>228</sup> Конгресс США. An Act to Amend the Independent Safety Board Act of 1974. URL: [https://www.congress.gov/97/statute/STATUTE-95/STATUTE-95-Pg1065.pdf?\\_cf\\_chl\\_jschl\\_tk\\_\\_=UauLflx7-7wlckLG8bemVwUu9jk2jrsk6IW5HwfSNnVg-1636211237-0-gaNycGzNCBE](https://www.congress.gov/97/statute/STATUTE-95/STATUTE-95-Pg1065.pdf?_cf_chl_jschl_tk__=UauLflx7-7wlckLG8bemVwUu9jk2jrsk6IW5HwfSNnVg-1636211237-0-gaNycGzNCBE) (дата обращения: 10.04.2022 г.).

<sup>229</sup> Европейский парламент. Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt. SEK (2009) 1477, Brüssel, den 29.10.2009.

## 2.4. Международно-правовое регулирование поисково-спасательных работ

Поисково-спасательное обеспечение полетов является особым видом авиационной деятельности и направлено в первую очередь на фактическое определение местонахождения потерпевшего крушения воздушного судна не только с целью оказания помощи пассажирам и экипажу, но и с целью сохранения вещественных доказательств, которые будут необходимы при расследовании происшествия.

«Содействие развитию гражданской авиации безопасным и упорядоченным способом, обеспечение безопасности международной гражданской авиации»<sup>230</sup> – отраслевые принципы международного воздушного права, которые закреплены в Преамбуле Конвенции о международной гражданской авиации.

Одновременно с появлением морских и авиационных правил передвижения начала формироваться и система обеспечения безопасности человека на море и в воздухе. Международно-правовые нормы, регулирующие процедуру оказания помощи лицам, терпящим бедствие в открытом море, формировались под влиянием международного морского права – поскольку на суверенной территории спасательные операции государства производили в соответствии со своим национальным законодательством. Важно отметить, что в соответствии со ст. 22 Конвенции о регулировании воздушных передвижений 1919 г. (далее – Парижская конвенция 1919 г.) было указано что «К воздушным судам Договаривающихся государств применяются такие же меры по оказанию помощи при осуществлении посадки, в том числе, в случае чрезвычайных ситуаций, как и к национальным воздушным судам»<sup>231</sup>.

В ст. 23 Парижской конвенции 1919 г. было указано что: «При крушении воздушного судна на море спасание будет осуществляться в соответствии с

---

<sup>230</sup> Doc. ICAO 7300/9.

<sup>231</sup> Конвенция о регулировании воздушных передвижений 1919 г. // Главное управление гражданского воздушного флота при СНК СССР, Международная конвенция воздушных передвижений. М.: Редакционно-издательский отдел Аэрофлота, 1935.

принципами морского права при отсутствии соглашения об ином»<sup>232</sup>. В момент принятия Парижской конвенции 1919 г. действовала Конвенция для объединения некоторых правил относительно оказания помощи и спасания на море от 23 сентября 1910 г. Согласно ст. 14 этой Конвенции, ее положения не распространялись на государственные воздушные и морские суда<sup>233</sup>. Только спустя 57 лет данный пробел был восполнен Протоколом, который добавил в качестве объекта спасания государственные суда.

В 1910 г. была принята Конвенция для объединения некоторых правил, относительно столкновения судов, которая устанавливала, что «После столкновения капитан каждого из столкнувшихся судов обязан, насколько он может это сделать без серьезной опасности для своего судна, своего экипажа и своих пассажиров, подать помощь другому судну, его экипажу и его пассажирам»<sup>234</sup>.

Как отмечает Кириченко Л.П.: «В довоенный период, в 1938 году, была предпринята попытка создания кодифицированного акта в области оказания помощи воздушным судам, терпящим бедствие, когда в г. Брюссель была подписана Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся помощи воздушным судам и их спасания на море или помощи на море посредством воздушных судов. Данная конвенция не вступила в силу»<sup>235</sup>.

Реальные шаги по созданию радиотехнической системы поиска и спасания были сделаны после крушения 9 сентября 1972 года в удаленном районе Аляски самолета, на борту которого находились два члена Конгресса США. Разбирая эту аварию, Конгресс США принял закон, в соответствии с которым все воздушные суда должны иметь на своём борту аварийные радиопередающие устройства-

---

<sup>232</sup> Травников А.И. Правовой режим воздушного пространства. Аэронавигация и безопасность. М.: Проспект, 2014.

<sup>233</sup> Конвенция для объединения некоторых правил, относительно столкновения судов 1910 г. // Собрание законов и распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства СССР. 1926. № 31.

<sup>234</sup> Дворецкий М.Ю. Оптимизация уголовной ответственности за неоказание капитаном судна помощи, терпящим бедствие // Вестник Саратовской государственной академии права. 2007. № 3. С. 173–176.

<sup>235</sup> Правовые основы регулирования деятельности гражданской авиации: учеб. пособие / Сост. Л.П. Кириченко. Ульяновск: УВАУ ГА, 2004. 310 с.

маяки, которое должно автоматически или вручную активизироваться в случае аварии для передачи сигнала бедствия<sup>236</sup>.

По итогам X сессии Ассамблеи Межправительственной морской консультативной организации была принята Международная конвенция по поиску и спасанию на море 1979 г. (далее – Гамбургская конвенция 1979 г.), которая, устанавливала правовые и технические нормы, обеспечивающие координацию действий национальных поисково-спасательных служб государств. Согласно п. 2.1.4 этой конвенции «Каждый поисково-спасательный район устанавливается по соглашению между заинтересованными Сторонами», при этом, данные районы, как указано в п. 2.1.7 данной Конвенции не имеют отношения к делимитации государственных границ. В целях взаимодействия поисково-спасательных служб государства создавали спасательно-координационные центры, которые должны нести ответственность за организацию эффективного поиска и спасания и за координацию в пределах поисково-спасательных районов, установленных для них региональным международным договором.

Гамбургская конвенция 1979 г. устанавливает следующую процедуру поисково-спасательных мероприятий:

В случае, когда в спасательно-координаций центр (далее – СКЦ) поступает сообщение посредством радиосвязи о том, что судно не прибыло вовремя или с ним не удалось установить связь, СКЦ устанавливает аварийную стадию бедствия, оповещает соответствующие поисково-спасательные службы и приступает к действиям, необходимым для каждого конкретного случая. Поисковая операция, проводится с целью обнаружения людей, терпящих бедствие. После их обнаружения проводится спасательная операция, направленная на вызволение людей, терпящих бедствие, оказанию им первоначальной медицинской или другой помощи и доставки их в безопасное место<sup>237</sup>. Согласно п. 5.13.1 поиск следует

---

<sup>236</sup> ГМССБ за три недели: учеб. пособие по работе в Глобальной морской системе связи при бедствии (ГМССБ/GMDSS) / А. Л. Волков, П.С. Дубчук, М.Т. Неволин, В.К. Никанкин, О.П. Почукалин, А.В. Припотнюк, О.В. Сапунова. Изд. 3-е испр. и доп. СПб: Изд-во ГМА им. Адм. С.О. Макарова, 2007. С. 8.

<sup>237</sup> Международная конвенция по поиску и спасанию на море 1979 г. // Международная конвенция по поиску и спасанию на море 1979 года (Конвенция САР-79). Серия «Судовладельцам и капитанам», выпуск № 12. СПб.: ЗАО ЦНИИМФ, 2005.

прекращать только тогда, когда не осталось никакой разумной надежды на спасение оставшихся в живых людей.

В случае, если ответственный центр не в состоянии координировать поисково-спасательные операции, командир на месте действия или координатор надводного поиска может принять на себя ответственность за прекращение поиска.

Согласно п. 3.1.2 Гамбургской конвенции 1979 г., любому государству, на территории которого произошло происшествие следует разрешать немедленный допуск в свои территориальные воды спасательных единиц других государств. В данном случае за координацию деятельности спасательных сил отвечает спасательно-координационный центр государства, на чьей территории происходит поисково-спасательная операция.

Вопросы поиска и спасания на море также регулирует Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. В ст. 98 этой Конвенции договаривающиеся государствам предписывается обязать капитана любого судна оказывать помощь любому обнаруженному в море лицу, которым угрожает гибель, не подвергая серьезной опасности свое судно, экипаж или пассажиров<sup>238</sup>.

Отдельно существовали и ныне существуют ряд региональных многосторонних договоров, заключенных между государствами, которые призваны регулировать процедуры помощи морским и воздушным судам в отдельных морских районах (например, Балтийского и Черного морей). Законодательство ряда государств содержит нормы, согласно которым воздушным судам, терпящим бедствие, оказывается такая же помощь и спасательные услуги на море, которые оказываются морским судам (Великобритания, Швеция, Дания). Отдельно существуют и двухсторонние соглашения, например Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Соединенных Штатов Америки по поиску и спасанию на море, которое устанавливает поисково-спасательные районы, находящиеся между государствами в Тихом океане.

---

<sup>238</sup> Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 г. URL: [https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_r.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf) (дата обращения: 10.04.2022 г.).



В 2011 г., под эгидой Арктического совета, который является межправительственной международной организацией, было подписано Соглашение о сотрудничестве в авиационном и морском поиске и спасании в Арктике, согласно которому поисково-спасательные районы делятся между Канадой, США, Российской Федерацией, Норвегией, Швецией, Финляндией и Исландией.

Порядок оказания помощи воздушным судам, терпящим бедствие закреплен в ст. 25 Чикагской конвенции 1944 г., где указано, что: «Каждое Договаривающееся государство обязуется принимать такие меры по оказанию помощи воздушным судам, терпящим бедствие на его территории, какие оно сочтет возможными, и, при условии осуществления контроля со стороны своих властей, разрешать собственникам этих воздушных судов или властям государства, в котором эти воздушные суда зарегистрированы, оказывать такие меры помощи, какие могут диктоваться данными обстоятельствами»<sup>239</sup>. В развитие данной статьи Совет Международной организации гражданской авиации (далее – ИКАО) принял Приложение 12 «Поиск и спасание» к Чикагской конвенции, содержащее международные стандарты и рекомендуемую практику по вопросам оказания помощи воздушным судам, терпящим бедствие.

Стандарт 3.1.3 Приложения 12 «обязывает государства предоставлять разрешение на немедленный допуск (permit immediate entry) на свою территорию спасательных команд другого государства в целях поиска места авиационных происшествий и спасания, оставшихся в живых после таких происшествий»<sup>240</sup>. Государство, которое желает, чтобы его спасательные команды получили допуск на территорию другого государства, направляет просьбу об этом с подробным описанием намеченной миссии.

Советский Союз предоставил отклонение по данному стандарту. В дальнейшем данная позиция была отражена в Постановлении Правительства РФ «Об утверждении Положения о пересечении государственной границы Российской

---

<sup>239</sup> Doc. ICAO 7300/9.

<sup>240</sup> Международное воздушное право. Кн. 2 / Отв. ред. А.П. Мовчан, О.Н. Садиков. М.: Наука, 1981.

Федерации иностранными спасательными единицами и пребывании их на территории Российской Федерации в целях поиска и спасания людей», согласно которому: «Поисково-спасательные операции на территории Российской Федерации осуществляются, как правило, российскими спасательными единицами. В исключительных случаях иностранные спасательные единицы осуществляют поисково-спасательные операции на территории Российской Федерации в соответствии с международными договорами Российской Федерации, федеральными законами, иными нормативными правовыми актами Российской Федерации, а также настоящим Положением»<sup>241</sup>. Более того, согласно ранее указанному Постановлению Правительства РФ, иностранная спасательная единица направляет запрос для получения Государственным морским спасательно-координационным центром для получения решения о выдаче разрешения или об отказе.

Как отмечает Л.П. Кириченко, «Приведенная формула снимает необходимость в каких-либо дополнительных публикациях об условиях допуска, поскольку они вытекают из содержания специальных разрешений. К помощи иностранных спасательных команд прибегают в основном те государства, которые располагают недостаточной технической базой для проведения операции по поиску и спасанию»<sup>242</sup>.

Для более подробного регламентирования Совет ИКАО издал Руководство по международному авиационному и морскому поиску и спасанию (далее Руководство), в п. 2.1.1, которого указано, что «государства принимают меры к созданию и оперативному обеспечению служб поиска и спасания на своих территориях для оказания помощи лицам, терпящим бедствия»<sup>243</sup>. Пункт 2.1.1.1 этого Руководства устанавливает, что «в зоне открытого моря или районов,

---

<sup>241</sup> Постановление Правительства РФ «Об утверждении Положения о пересечении государственной границы Российской Федерации иностранными спасательными единицами и пребывании их на территории Российской Федерации в целях поиска и спасания людей» от 4.09.2000 № 654 // Собрание законодательства Российской Федерации. 2000. № 37. Ст. 3722.

<sup>242</sup> Правовые основы регулирования деятельности гражданской авиации: учеб. пособие / Сост. Л.П. Кириченко. Ульяновск: УВАУ ГА, 2004. 310 с.

<sup>243</sup> Руководство по международному авиационному и морскому поиску и спасанию (МАМПС). Том I. Организация и управление // Дос. ICAO 9731.

суверенитет которых не определен, порядок поиска и спасания закрепляется на основе региональных аэронавигационных соглашений»<sup>244</sup>. Также, данный вопрос регулируется и Приложением 12, где в п. 3.1.5 «соседним государствам рекомендуется заключить соглашения, в которых определялись бы условия получения подобного разрешения на ускоренный допуск, минимизируя формальности». Примером может служить Соглашение о сотрудничестве при спасании человеческих жизней на Балтийском море<sup>245</sup> между Россией и Швецией, Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Соединенных Штатов Америки по поиску и спасанию на море<sup>246</sup>.

Для одобрения участия в поисково-спасательных операциях (далее – ПСО) некоторые государства требуют уплаты пошлин на спасательное оборудование, наличие свидетельства о страховании воздушных судов-спасателей и т. д.

Ряд стран придерживаются практики немедленного допуска спасательных команд при соблюдении некоторых формальностей.

Согласно п. 4 Постановлению Правительства Российской Федерации «Об утверждении положения о пересечении государственной границы Российской Федерации иностранными спасательными единицами и пребывании их на территории Российской Федерации в целях поиска и спасания людей», иностранная спасательная единица должна направить запрос в Государственный морской спасательно-координационный центр Государственной морской аварийной и спасательной-координационной службы Российской Федерации с указанием:

- а) «причин пересечения государственной границы Российской Федерации;
- б) типа и названия спасательной единицы;

---

<sup>244</sup> Приложение № 12 к Чикагской конвенции 1944 г. URL: [http://www.aviadocs.net/icaodocs/Annexes/an12\\_cons\\_ru.pdf](http://www.aviadocs.net/icaodocs/Annexes/an12_cons_ru.pdf) (дата обращения: 31.04.2021 г.).

<sup>245</sup> Соглашение о сотрудничестве при спасании человеческих жизней на Балтийском море, подписанное 6 марта 1956 г. в г. Москва // Сборник договоров и законодательных актов зарубежных государств по вопросам мореплавания. Т. 1. 1992.

<sup>246</sup> Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Соединенных Штатов Америки по поиску и спасанию на море, подписанное 31 мая 1988 г. // Сборник международных договоров СССР. Вып. XLV. М., 1991.

- в) позывные спасательной единицы;
- г) государственной принадлежности спасательной единицы и ее принадлежности к конкретной организации;
- д) фамилии капитана (командира) спасательной единицы;
- е) численности экипажа спасательной единицы;
- ж) количества спасенных людей, если такие имеются;
- з) наименования морского порта (аэропорта), куда предполагает направиться спасательная единица;
- и) длины, ширины, осадка, вместимости, маневренных характеристик и других данных о морской спасательной единице;
- к) маршрута и высоты полета воздушной спасательной единицы;
- л) предполагаемого места и времени пересечения государственной границы Российской Федерации;
- м) координат предполагаемого района поисково-спасательной операции»<sup>247</sup>.

Поисково-спасательные операции (далее ПСО) делятся на два этапа:

Поиск – операция, координируемая, как правило, координационным или вспомогательным центром поиска и спасания, где задействуется имеющийся персонал и средства для определения местоположения лиц, терпящих бедствие.

Спасание – операция с целью спасения лиц, терпящих бедствие, оказания им первой медицинской или иной помощи и доставки их в безопасное место.

Когда происшествие произошло на территории аэропорта необходимость в проведении поисковой операции отсутствует. Например, как при авиакатастрофе с воздушным судном Falcon 50EX, следовавшего по маршруту Москва (Внуково) – Париж (Ле Бурже) 20 октября 2014 года. На территории а/п Внуково воздушное судно потерпело крушение по причине столкновения со снегоочистителем,

---

<sup>247</sup> Постановление Правительства Российской Федерации от 4 сентября 2000 г. № 654 «Об утверждении положения о пересечении государственной границы Российской Федерации иностранными спасательными единицами и пребывании их на территории Российской Федерации в целях поиска и спасания людей» // Собрание законодательства Российской Федерации. 11.09.2000. № 37.

совершившим несанкционированный выезд и остановку на взлетно-посадочной полосе<sup>248</sup>.

В соответствии с п. 2.1.1. на государства возлагается обязанность установить границы районов поиска и спасания (далее – границы), в пределах которых они будут осуществлять воздушное сопровождение поисково-спасательной операции.

При проведении ПСО в районах Индийского, Тихого и Атлантического океанов государства делят ответственность за проведение операции в соответствии с районами полетной информации.

Согласно Приложению 12, «в каждом таком районе должен быть координационный центр, который занимается практическим обеспечением процедуры поиска и спасания в случае необходимости. Центр должен быть оборудован прямой связью с органами обслуживания воздушного движения, районным ПСО над открытым морем и с уполномоченными органами, имеющими возможность произвести аварийное оповещение надводных судов в зоне бедствия»<sup>249</sup>.

Сигнал бедствия получает координационный центр, и с этого момента приводятся в действия поисково-спасательные средства, количество которых фиксируется в региональных аэронавигационных планах. В аэронавигационных планах также указываются минимально необходимые средства, которые обязуются предоставить сами государства – члены ИКАО.

Согласно п. 5.2.1 Приложения 12, в случае получения сообщения об инциденте должна быть установлена одна из трех аварийных стадий (стадия неопределенности, тревоги, бедствия). В зависимости от стадии определяется порядок действий координационного центра. «При наступлении стадии неопределенности координационный центр совместно с органами воздушного движения действует в целях обеспечения быстрой оценки поступающих

---

<sup>248</sup> Окончательный отчет по результатам расследования авиационного происшествия катастрофы самолета Falcon 50EX от 26.10.2016 г. URL: [https://mak-iac.org/upload/iblock/194/Final\\_Report\\_rus\\_F-GLSA.pdf](https://mak-iac.org/upload/iblock/194/Final_Report_rus_F-GLSA.pdf) (дата обращения: 31.04.2021 г.).

<sup>249</sup> Приложение № 12 к Чикагской конвенции 1944 г. URL: [http://www.aviadocs.net/icaodocs/Annexes/an12\\_cons\\_ru.pdf](http://www.aviadocs.net/icaodocs/Annexes/an12_cons_ru.pdf) (дата обращения: 31.04.2021 г.).

сообщений. Фаза неопределённости может перейти в стадию тревоги. В этом случае координационный центр направляет соответствующее оповещение поисково-спасательной команде»<sup>250</sup>. В случае, когда определено, что воздушное судно терпит бедствие, объявляется стадия бедствия: направляются поисково-спасательные команды, устанавливается местонахождение воздушного судна, уведомляют эксплуатанта и другие координационные центры поиска и спасания, от которых может потребоваться помощь, составляется детальный план мероприятий по проведению необходимой поисковой и (или) спасательной операции. С момента установления стадии ответственность за проведение ПСО возлагается на координационный центр. Если зона бедствия неизвестна, то ответственность возлагается на координационный центр, получивший сигнал.

Воздушный кодекс РФ в главе XIII, которая посвящена поиску и спасанию терпящих или потерпевших бедствие воздушных судов, разделяет всего два вида ситуаций:

1. Воздушное судно признается терпящим бедствие, если ему или находящимся на его борту лицам угрожает опасность, которая не может быть устранена в результате действий членов экипажа, либо в случае, если с судном потеряна связь и его местонахождение неизвестно.

2. Воздушное судно потерпело бедствие. К потерпевшему бедствие воздушному судну относится судно, получившее при рулении, взлете, полете, посадке или в результате падения серьезное повреждение, было полностью разрушено или совершило вынужденную посадку вне аэродрома<sup>251</sup>. Аварийно-спасательные работы, в случае происшествия на территории аэродрома, проводятся оператором аэродрома, либо уполномоченным федеральным органом исполнительной власти.

«В целях организации и проведения поиска и спасания терпящих или потерпевших бедствие воздушных судов всех видов авиации, их пассажиров и экипажей, поиска и эвакуации космонавтов и спускаемых космических объектов

---

<sup>250</sup> Там же.

<sup>251</sup> Воздушный кодекс Российской Федерации 1997 г. // Ведомости Федерального Собрания Российской Федерации. 01.04.1997 г. № 10.

или их аппаратов с места посадки, в Российской Федерации создана Единая система авиационно-космического поиска и спасания (ЕС АКПС)»<sup>252</sup>.

В последние годы вопросы поиска и спасания приобрели специфическое содержание в связи с тем, что многие страны распространяют стадию бедствия также на случаи совершения актов незаконного захвата (угона) воздушных судов<sup>253</sup>. Пунктом 26 Федеральных авиационных правил поиска и спасания основанием для начала поисково-спасательных работ являются: получение сигнала бедствия непосредственно от экипажа борта воздушного судна, либо экипажа судна, наблюдавшего полет, либо очевидцев, неприбытие судна в пункт назначения в течение 10 минут после расчетного времени и отсутствие радиосвязи, потеря радиосвязи более чем на 5 минут, а также получение сведения из международного координационного вычислительного центра международной спутниковой системы КОСПАС-САРСАТ<sup>254</sup>.

Согласно п. 3.3 Приложения 13 к Чикагской конвенции «Расследование авиационных происшествий и инцидентов» государство места события принимает все необходимые меры для сохранения вещественных доказательств и обеспечения надежной охраны воздушного судна.

Согласно п. 3.4: «в случае поступления просьбы от другого государства, регистрации, эксплуатанта, разработчика или изготовителя о сохранении неизменности вещественных доказательств до осмотра уполномоченным представителем, государство обязано принять все необходимые меры, за исключением случаев, когда вмешательство необходимо для спасения людей, животных, почты и ценностей, устранения любой опасности или помех воздушной навигации»<sup>255</sup>.

---

<sup>252</sup> Воздушное право: учебное пособие для вузов / Н.С. Бойко. М.: Издательство Юрайт, 2021. С. 102. URL: <https://urait.ru/bcode/467784/p.102> (дата обращения: 22.10.2021 г.).

<sup>253</sup> Малеев Ю.Н. Международное воздушное право: Вопросы теории и практики. М.: Международные отношения, 1986.

<sup>254</sup> Постановление Правительства РФ от 15 июля 2008 г. № 530 «Об утверждении Федеральных авиационных правил поиска и спасания в Российской Федерации» // СЗ от 21.07.2008 г. № 29 (часть II). Ст. 3525.

<sup>255</sup> Приложение 13 «Расследование авиационных происшествий и инцидентов» к Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. ИКАО, 2010. URL: [http://www.bpl.ru/asmap/Annexes//an13\\_cons\\_ru.pdf](http://www.bpl.ru/asmap/Annexes//an13_cons_ru.pdf) (дата обращения: 31.04.2021 г.).

Согласно п. 2.2.1 Приложению 12 к Чикагской конвенции 1944 г. «государства устанавливают границы районов поиска и спасания, в пределах которых они осуществляют поисково-спасательное обеспечение полетов»<sup>256</sup>. В пп. J п. 2.4.1 Приложения 12 указано, что «каждый координационный центр оснащается средствами быстрой и надежной двусторонней связи с координационным центром КОСПАС-САРСАТ, обслуживающим данный район поиска и спасания»<sup>257</sup>.

В соответствии с рекомендацией Международной организации гражданской авиации – гражданские воздушные суда, совершающие международные полеты, должны быть оборудованы аварийным передатчиком-указателем положения, совместимым с системой КОСПАС-САРСАТ.

Согласно п. 5.2.4.1 Приложения 12 к Чикагской конвенции 1944 г. «центром, который должен координировать поисково-спасательную операцию при отсутствии иной общей договоренности между заинтересованными координационными центрами, является центр, ответственный за район, в котором расположено место бедствия, установленное системой КОСПАС-САРСАТ»<sup>258</sup>.

КОСПАС-САРСАТ – Международная межправительственная организация, осуществляющая поддержку поисково-спасательным операциям посредством спутниковой системы, предназначенной для оперативного оповещения о чрезвычайных ситуациях и определения географических координат места бедствия. Данная система разработана для оповещения о бедствии и дальнейшем определении местоположения радиобуев, которые расположены на морских и воздушных судах для поиска в случае возникновения аварийных ситуаций<sup>259</sup>.

История создания Международной программы КОСПАС-САРСАТ начинается с 23 ноября 1979 г., то есть с момента подписания Меморандума о взаимопонимании Национальным центром космических исследований (Франция),

---

<sup>256</sup> Приложение № 12 к Чикагской конвенции 1944 г. URL: [http://www.aviadocs.net/icaodocs/Annexes/an12\\_cons\\_ru.pdf](http://www.aviadocs.net/icaodocs/Annexes/an12_cons_ru.pdf) (дата обращения: 31.04.2021 г.).

<sup>257</sup> Там же.

<sup>258</sup> Там же.

<sup>259</sup> Официальный сайт КОСПАС-САРСАТ. URL: <http://www.cospas-sarsat.int/ru/about-us/about-the-programme> (дата обращения: 31.04.2021 г.).



Канадским космическим агентством (Канада), Министерством морского флота (СССР) и Национальным управлением по аэронавтике и исследованию космического пространства (США). Первый низкоорбитальный спутник КОСПАС-1 был запущен Советским Союзом 30 июня 1982 г. а, через два дня на экспериментальной наземной станции в Оттаве (Канада) был зафиксирован сигнал, который способствовал успешно проведенной операции по спасанию 3-х человек после крушения легкомоторного воздушного судна в провинции Британская Колумбия<sup>260</sup>.

По итогам успешной демонстрации и оценки деятельности системы 5 октября 1984 г. Министерством морского флота (СССР), Министерством национальной обороны Канады, Национальным центром по исследованию космоса Франции и Национальным управлением по океанам и атмосфере США был подписан второй Меморандум о взаимопонимании с целью зафиксировать взаимные обязательства. В 1985 г. Система была объявлена введенной в эксплуатацию<sup>261</sup>.

Соглашением о международной программе КОСПАС-САРСАТ, подписанном представителями СССР, США, Канады и Франции в Париже (далее – Соглашение 1988 г.), которое вступило в силу 30 августа 1988 г. была учреждена организация, которая в соответствии с п. 7.1 Соглашения 1988 г. в рамках КОСПАС-САРСАТ состоит из Совета, Секретариата и иных вспомогательных органов, создаваемых Советом<sup>262</sup>.

Согласно ст. 9 Соглашения 1988 г., Совет является органом, который состоит из одного представителя от каждой стороны и занимается разработкой технических, административных и эксплуатационных планов, подготовкой и принятием технических спецификаций для космических и наземных средств

---

<sup>260</sup> Там же.

<sup>261</sup> Там же.

<sup>262</sup> Там же.

системы, оценкой потребности в технических и эксплуатационных дополнениях, а также руководством деятельностью секретариата<sup>263</sup>.

Секретариат, как указано в ст. 10 Соглашения 1988 г. является административным органом программы и помогает Совету в осуществлении его функций, которым руководит начальник Секретариата<sup>264</sup>.

В рамках указанной организации действует Объединенный комитет КОСПАС-САРСАТ, который включает в себя эксплуатационную рабочую группу и техническую рабочую группу, которые занимаются рассмотрением и подготовкой, документов, связанных с техническими и эксплуатационными аспектами функционирования системы, предоставляя их Совету. Совет для решения конкретных проблем вправе учреждать исследовательские и рабочие группы экспертов.

Согласно Соглашению 1988 г. государства делятся на две группы участников: государства, обеспечивающие наземный сегмент и государства-пользователи. На каждую из групп возложены определенные обязанности.

По состоянию на декабрь 2018 года наземный сегмент включает в себя:

- Станции приёма и обработки информации (НИОСПОИ) системы НССПС/LEOSAR (56 шт.); ГССПС/GEOSAR (26 шт.), СССПС/MEOSAR – (12 шт.),
- Координационные центры Системы (КЦС) (включая две комиссованные КЦС, способных обрабатывать данные от НССПС/LEOSAR, ГССПС/GEOSAR и СССПС/MEOSAR) – 30.

Космический сегмент состоит из:

- спутников Системы НССПС/LEOSAR (низко-высотные эллиптические орбиты) – 5;
- спутников Системы ГССПС/GEOSAR (геостационарная орбита) -9;
- спутников Системы СССПС/MEOSAR (средневысотные орбиты) – 40.

---

<sup>263</sup> Соглашение о Международной программе КОСПАС – САРСАТ 1988 г. // Сборник международных договоров СССР. Выпуск XLIV. Международные договоры СССР, вступившие в силу с 1 января по 31 декабря 1988 года. М.: Международные отношения, 1990.

<sup>264</sup> Официальный сайт КОСПАС-САРСАТ. URL: <http://www.cospas-sarsat.int/ru/about-us/about-the-programme> (дата обращения: 31.04.2021 г.).

В настоящее время участниками Соглашения 1988 г. являются 43 государства, среди которых:

- 4 государства, предоставляющие космический сегмент Системы (Канада, Россия, Франция, США);

- 27 государств, предоставляющий наземный сегмент Системы<sup>265</sup>;

Сегодня, система КОСПАС-САРСАТ состоит из поисково-спасательных ретрансляторов на борту глобальных навигационных спутников (американских GPS, российских ГЛОНАСС и европейских Galileo), которые вращаются вокруг Земли на высоте от 19 тыс. до 23 тыс. км. и образуют систему СССПС (MEOSAR), что означает «среднеорбитальная спутниковая система поиска и спасания».

Изначально программа КОСПАС-САРСАТ запускала спутники, улавливающие сигналы радиобуя на частоте 121,5 МГц, точность определения координат которой около 20 км и время обработки сигнала (НИО) которой составляла 40 минут, но спустя 22 года 1 февраля 2009 г., было принято решение о смене частоты сигналов радиобуев на 406 МГц, при использовании которой радиус сигнала, получаемого от радиобуя составляет 5 км, а время обработки полученного сигнала составляет всего 5 минут.

Согласно п. 13 Соглашения 1988 г., Совет Международной программы КОСПАС-САРСАТ действует при сотрудничестве с Международной морской организацией, Международным союзом электросвязи и Международной организации гражданской авиации<sup>266</sup>.

Учитывая вышесказанное, актуально было бы внести изменения в статью 25 Чикагской конвенции, где возложить обязанность на каждое Договаривающееся государство, в зоне полетной информации которого то или иное воздушное судно потерпело бедствие обязано будет принять меры по обеспечению помощи такому воздушному судно, а также разрешать собственникам воздушных судов других

---

<sup>265</sup> Там же.

<sup>266</sup> Соглашение о Международной программе КОСПАС – САРСАТ 1988 г. // Сборник международных договоров СССР. Выпуск XLIV. Международные договоры СССР, вступившие в силу с 1 января по 31 декабря 1988 года. М.: Международные отношения, 1990.

стран или властям государств оказывать всю возможную помощь в поиске и спасении такого судна.

**Выводы:** В большинстве государств, в том числе в Российской Федерации, Германии, Канаде, Великобритании урегулирована процедура не только расследований авиационных происшествий, но и установление причин авиационных инцидентов. В настоящий момент, содержание Чикагской конвенции 1944 г. не устанавливает обязанности государств по проведению расследованию таких инцидентов, в то же время как процессуальные нормы, установленные Приложением 13 неправомерно расширяют положение данной статьи.

Ввиду того, что ряд государств не обладают экономическими и техническими возможностями по проведению расследования авиационного происшествия, процедура передачи права расследования представляется целесообразной в целях обеспечения безопасности воздушного сообщения.

В ходе рассмотрения параграфа 2.1 доказана необходимость изменения статьи 26 Чикагской конвенции 1944 года с целью предоставления возможности государству места катастрофы передавать по договоренности право назначать расследование другому государству или международной межправительственной организации. При этом ответственность за результаты расследования должна возлагаться на субъекты, получившие данное право.

Ввиду того что Чикагская конвенция 1944 г. применяется только к гражданским воздушным судам, вышеуказанная процедура не может применяться к государственной авиации. Автором не было установлено ни одного универсального международного договора, регулирующего процедуру расследования авиационных происшествий с государственными воздушными судами на территории государств. Единственным документом, где это упоминается является Договор по открытому небу 1992 г., который содержит отсылочную норму к Приложению 13.

Изначально полеты воздушных судов над открытым морем не имели столь широкого распространения, вследствие чего при принятии Чикагской конвенции

1944 г. не была предусмотрена норма, регламентирующая вопрос расследования авиационных происшествий, произошедших за территориями государств.

В целях нивелирования этого и ряда других пробелов появилось Приложение 13 к Чикагской конвенции 1944 г., которое установило обязанность государственной регистрации проводить расследование такого происшествия. Установленная процедура не соответствует современным реалиям, так как в международном праве сложился международно-правовой обычай, согласно которому прибрежные государства осуществляют юрисдикцию в области аэронавигации в установленных районная полетной информации, ввиду чего представляется разумным передать право назначать расследование авиационного происшествия такому государству.

Поисково-спасательное обеспечение полетов – составляющая системы обеспечения безопасности аэронавигации. Поисково-спасательная деятельность государств направлена не только на спасание жизни пассажиров и экипажа, но и на сохранение вещественных доказательств, которые необходимы комиссии для расследования авиационного происшествия.

В настоящее время, Чикагская конвенция 1944 г. не предусматривает обязанности государств оказывать помощь терпящим бедствия воздушным судам за пределами государственных территорий. В §4 настоящего исследования автором обосновывается необходимость установить обязательство государств, в районе полетной информации которого оно находилось, оказывать помощь воздушным судам, терпящим бедствие.

### ГЛАВА 3. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ РАССЛЕДОВАНИЯ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

Незадолго до окончания Второй мировой войны, конец которой совпал с эрой развития реактивной авиации, – 7 декабря 1944 г. в Чикаго завершилась работа Международной конференции по вопросам гражданской авиации, в которой приняли участие 52 государства<sup>267</sup>. Инициатором принятия настоящей конвенции выступили Соединённые Штаты Америки, «в условиях Второй мировой войны, являлись лидером в областях авиастроения и воздушного транспорта. Именно по этой причине они поспешили создать универсальную международно-правовую основу, инициатива создания которой была направлена на формирование лидирующего положения в области коммерческих (гражданских) воздушных перевозок»<sup>268</sup>. Вследствие этого, в Чикагской конвенции 1944 г. не предусмотрена регламентация полетов военной авиации, в отличие от Парижской конвенции 1919 г.

Как небезосновательно отмечает Эрнесто Роча<sup>269</sup>, Конвенция о международной гражданской авиации устарела, так как за пятьдесят лет авиация претерпела всевозможные изменения, например в области аэронавигации.

Данное мнение также поддерживают специалисты в области воздушного права, которые считают, что пришло время пересмотра Чикагской конвенции 1944 года, например Л. Вебер<sup>270</sup>, М. Мильде<sup>271</sup>, П.П.К. Хаанаппель<sup>272</sup>.

---

<sup>267</sup> Бордунов В.Д. Международное воздушное право. М.: НОУ ВКШ «Авиабизнес»; «Научная книга», 2006. С. 47.

<sup>268</sup> Абашидзе А.Х., Травников А.И. Старые, но современные проблемы международного воздушного права // Право. Журнал Высшей школы экономики. 2019. № 3. С. 181–202.

<sup>269</sup> Rocha E.V. Toward a new International Civil Aviation Convention? // 1994 Annals of Air and Space Law. Vol. XIX-I. P. 477.

<sup>270</sup> Weber L. EEC transport liberalization and the Chicago Convention // 1992 Annals of Air and Space Law. Vol. XVII-I. P. 245–262.

<sup>271</sup> Milde M. The Chicago Convention – are major amendments necessary or desirable 50 years later? // 1994 Annals of Air and Space Law Vol. XIX-I. P. 401–447.

<sup>272</sup> Haanappel P.P.C. Multilateralism and economic block forming in inter – national air transport // 1994 Annals of Air and Space Law. Vol. XIX-I. P. 279.

Одним из аргументов в пользу пересмотра конвенции является устаревшая процедура расследования авиационных происшествий. Статья 26 Чикагской конвенции 1944 г. предусматривает обязанность проводить расследование только тех происшествий, которые произошли на территории государств с иностранным воздушным судном.

Ввиду того, что данная конвенция применяется только к гражданским воздушным судам, процедура расследования авиационного происшествия с государственным воздушным судном остается не урегулирована.

«Авиационные происшествия приводят к потере жизненно важных ресурсов, в первую очередь людей. Вместе с тем фактическая стоимость авиационного происшествия достаточно высока и включает в себя выплату компенсаций, стоимость нового воздушного судна, неблагоприятные последствия огласки, обеспечение поисково-спасательных работ»<sup>273</sup>.

### **3.1. Роль ИКАО в совершенствовании международно-правового расследования авиационных происшествий**

После 1945 года невиданный рост деятельности гражданской авиации потребовал расширенного участия государств. В интенсификации процессов контроля в таких областях, как проектирование, производство и эксплуатация воздушных судов.

В преамбуле Чикагской конвенции 1944 г.<sup>274</sup> указано, что будущее развитие международной гражданской авиации может в значительной степени способствовать созданию и сохранению дружбы и взаимопонимания между государствами и народами мира, а также что основной целью создания данной конвенции является развитие международной гражданской авиации безопасным и упорядоченным образом.

---

<sup>273</sup> Doc. ICAO 9422.

<sup>274</sup> Вступила в силу 4 апреля 1947 г.

Ключевую роль в обеспечении безопасности международной гражданской авиации играет ИКАО. Согласно Уставу ИКАО, целями этой организации являются: «обеспечение безопасного и упорядоченного развития международной гражданской авиации во всем мире, удовлетворение потребностей народов мира в безопасности, регулярном и эффективном воздушном транспорте, а также способствовать безопасности полетов в международной аэронавигации»<sup>275</sup>. В настоящее время в ИКАО входит 193 государства.

Высшим органом является Ассамблея, в которой представлены все государства-члены<sup>276</sup>.

Постоянным органом, согласно ст. 50 Чикагской Конвенции является Совет, в состав которого входят представители 36 государств мира. Совет является постоянным органом, который ответственен перед Ассамблеей. Члены Совета избираются каждые три года. В дальнейшем они выбирают Президента Совета на такой же срок. В подчинении Совета находятся комитеты: «Комитет по незаконному вмешательству, Комитет по совместной поддержке аэронавигационного обеспечения, Аэронавигационная комиссия, а также Юридический, Финансовый комитеты и Секретариат»<sup>277</sup>.

«Роль Совета ИКАО состоит в коллегиальной разработке и принятии международных стандартов и рекомендуемой практики, которые включаются в приложения к Чикагской конвенции 1944 г.»<sup>278</sup>

Согласно пункту «п» ст. 54 Чикагской конвенции 1944 г. одной из обязанностей Совета является рассмотрение любого вопроса, полученного от государства. Дополнительно, пункт статьи 55 «Факультативные функции Совета» предоставляет право Совету ИКАО «расследовать по просьбе любого государства любую ситуацию, при которой могут возникать устранимые препятствия для

---

<sup>275</sup> Конвенция о международной гражданской авиации 1944 г. // Doc. ICAO 7300/9.

<sup>276</sup> Международное право / Под ред. А.Н. Вылегжанина. 3-е изд., перераб. и доп. М.: Издательство Юрайт, 2015.

<sup>277</sup> Международное право: учебник. М.: СТАТУТ, 2014. 1087 с. URL: <https://e.lanbook.com/book/61862> (дата обращения: 12.10.2022 г.).

<sup>278</sup> Коштой Е. Регулирование гражданской авиации в мире: от истории к настоящему // Право и государство. 2014. № 3 (64). С. 62–68.



развития международной аэронавигации, и после этого расследования выпускать такие отчеты, которые он может счесть желательными»<sup>279</sup>. В случаях, если в отношении воздушного судна было применено оружие, Совет может принять решение об установлении фактов без указания ссылки на ст. 55 Конвенции. Например, как это было 21 февраля 1973 года, когда над Синаем потерпел крушение Ливанский Boeing 727.

Ранее ИКАО занимало более активную позицию в участии в расследованиях авиационных происшествий. Например, когда 1 сентября 1983 года, в районе острова Сахалин, советским истребителем, было сбито воздушное судно Boeing 747-230В авиакомпании Korean Air Lines, выполнявшее рейс № KE007 по маршруту Нью-Йорк—Анкоридж—Сеул. В то время ИКАО отслеживало весь процесс расследования авиационного происшествия. Как следует из мемуаров Президента Совета ИКАО д-ра Ассада Котайта, 15 и 16 сентября того же года Совет провел четыре заседания, по итогам которых одобрил резолюцию, осуждающую разрушение самолета, который выполнял коммерческий международный полет, в результате чего погибло 269 невинных человек. Генеральный Секретарь ИКАО Ив Ламбер заявил, что он назначит небольшую группу экспертов из ИКАО, которые будут непосредственно подчиняться ему»<sup>280</sup>.

«В резолюции Совета также имелось поручение Аэронавигационной Комиссии срочно пересмотреть положения Конвенции, ее Приложений и других соответствующих документов и рассмотреть внесение возможных поправок, чтобы предотвратить повторение подобных трагических инцидентов, изучить способы улучшения координации систем связи между военными, гражданскими воздушными судами и службами УВД, усовершенствовать процедуры в случаях, имеющих отношение к идентификации и перехвату гражданских воздушных судов»<sup>281</sup>.

---

<sup>279</sup> Doc. ICAO 7300/9.

<sup>280</sup> Инцидент с южнокорейским Боингом: позиция ИКАО // Aviation EXplorer URL: <https://www.aex.ru/docs/3/2014/7/21/2074?ysclid=lab8o2m8m7322732835> (дата обращения: 04.12.2021).

<sup>281</sup> Инцидент с южнокорейским Боингом: позиция ИКАО // Aviation EXplorer URL: <https://www.aex.ru/docs/3/2014/7/21/2074?ysclid=lab8o2m8m7322732835> (дата обращения: 04.12.2021).

В декабре 1983 г. ИКАО представила свой отчет Совету по проведению расследования в отношении прерванного полета корейского самолета<sup>282</sup>.

10 мая 1984 года на 25 (чрезвычайной) сессии Ассамблеи ИКАО была принята поправка к Чикагской конвенции 1944 года, в виде ст. 3 bis, согласно которой государства признали, что каждое государство должно воздерживаться от того, чтобы прибегать к применению оружия против гражданских воздушных судов в полете<sup>283</sup>.

Также, в 1986 году ИКАО было дополнено Приложение 2 к Чикагской Конвенции правилами перехвата гражданских воздушных судов<sup>284</sup>.

Также, ИКАО принимал участие в расследовании происшествия 3 июля 1988 года, когда Airbus A300-203, зарегистрированный в реестре воздушных судов Ирана, следовавший по маршруту Тегеран - Дубай, потерпел крушение вследствие того, что был сбит ракетой вооруженных сил США над Персидским заливом. Советом ИКАО была получена жалоба Исламской Республики Иран, который в следствие инициировал собственное расследование и 17 марта 1989 года принял резолюцию, согласно которой рекомендовал вооруженным силам государства взаимодействовать с подразделениями ОВД другого государства, а также передавать военным предварительную информацию о регулярных рейсах<sup>285</sup>.

По факту происшествия с ливийским воздушным судном, которое было сбито над пустыней Синай, ИКАО приняла Правила, согласно которым было установлено, что военные воздушные суда не должны обстреливать или уничтожать гражданское воздушное судно, а уполномочены лишь проводить визуальный осмотр такого воздушного судна.

Расследование катастрофы на территории Украины воздушного судна Boeing-777 авиакомпании «Малазийские авиалинии», следовавшего рейсом № MH17

---

<sup>282</sup> ICAO Doc. C-WP/7764, attachment: Destruction of Korean Air Lines Boeing 747 over the Sea of Japan, 31 August 1983. Report of ICAO Fact-Finding Investigation (1983).

<sup>283</sup> Протокол, касающийся изменения Конвенция о международной гражданской авиации от 10 мая 1984 г. // Международное публичное право: Сб. документов. В 2 т. М.: БЕК,1996. Том 2.

<sup>284</sup> Приложение 2 к Конвенции о гражданской авиации. Правила полетов. Издание десятое

<sup>285</sup> Окончательный отчет ИКАО от 3 июля 1988 г. URL: [https://reports.aviation-safety.net/1988/19880703-0\\_A30B\\_EP-IBU.pdf](https://reports.aviation-safety.net/1988/19880703-0_A30B_EP-IBU.pdf) C-DEC 126/20, P/O 4/89 (дата обращения: 12.10.2022 г.).

Украиной было передано Совету по безопасности Нидерландов по Соглашению<sup>286</sup>. Согласно соглашению между Украиной и Нидерландами, факт передачи был обоснован, как указано в п. 1.2 Соглашения, тем, что рейс был совершен из Нидерландов, и большее количество погибших – граждане Нидерландов. Более того, пункт 1.9 этого соглашения предоставляет право украинским советникам и экспертам участвовать в расследовании, что противоречит как Чикагской конвенции 1944 г., так и Приложению 13, как потому что в случае передачи права назначать расследование не предусмотрено участие государства места происшествия. В данном случае стороны соглашения не правомерно, аргументируя объективностью расследования, проводимому независимой стороной, расширили толкование статьи 26 Конвенции, фактически совместно провели расследование, выводы которого не соответствуют действительности. Более того, в материалах данного расследования также присутствуют несуразные рекомендации, суть которых заключается в перекладывании ответственности за безопасность пролета над территорией Украины на авиаперевозчика, в то время как Чикагская конвенция 1944 г. в ст. 9 определяет, что любое государство может закрывать свое воздушное пространство во время военных конфликтов. Так как ст. 9 имеет диспозитивный характер, государства могут не закрывать свое воздушное пространство, в то же время, в период таких конфликтов, представляется разумным сделать эту норму императивной. Но, итогам этой катастрофы ИКАО не предприняло никаких мер по предотвращению подобных случаев и не были предложены изменения в Чикагскую конвенцию 1944 г. которые, явно напрашиваются, например изменение ст. 9 вышеуказанной Конвенции<sup>287</sup>.

---

<sup>286</sup> Agreement between the National Bureau of Air Accident and Incidents Investigation with Civil Aircraft (NBAAI) of Ukraine and the Dutch Safety Board of the Netherlands on Delegation of investigation in respect of aircraft accident involving Boeing 777—200, registration: 9M-MRD «Malaysia Airlines» Flight MH17, 23rd July 2014, Kyiv, Oleg Babenko (NBAAI), Iep Visser (Dutch Safety Board) // Official cite of the National Bureau of Air Accident and Investigation with Civil Aircraft. URL: [https://legacy.gscdn.nl/archives/images/Agreement\\_NBAAI\\_and\\_DSB\\_website.pdf](https://legacy.gscdn.nl/archives/images/Agreement_NBAAI_and_DSB_website.pdf) (дата обращения: 12.10.2022 г.).

<sup>287</sup> Баталов А.А. Международно-правовые аспекты обеспечения безопасности полетов гражданских воздушных судов в районах боевых действий и военных учений // Московский журнал международного права. 2018. № 2. С. 58–70. DOI: 10.24833/0869-0049-2018-2-58-70.

По итогам ранее указанного авиационного происшествия 27 октября 2014 года на 1-ом заседании 203-й сессии Совета ИКАО от имени Российской Федерации и Государства Боливия был представлен рабочий документ С-WP/14227 «Оценка рисков при полётах в воздушном пространстве над зонами вооружённых конфликтов»<sup>288</sup>, в котором поднимался вопрос ответственности государств за обеспечение безопасности полётов гражданских воздушных судов в их национальном воздушном пространстве над зонами вооружённых конфликтов или зонами военных учений, а также вопрос создания единого реестра для оценки рисков, связанных с военной деятельностью. Внедрение такого веб-хранилища осуществлено вразрез с принципами, утверждёнными Советом ИКАО в ходе его 204-й сессии, информация о которых была направлена в письме государствам SMM 1/4-15/16, и оно требует серьёзного пересмотра<sup>289</sup>. Более того, в данном документе подчеркнута, что ИКАО считает, что катастрофа воздушного судна «Боинг 777» Малазийской авиалиний, выполнявшего 17 июля 2014 рейс MH17 была связана не с отсутствием информации о зоне вооруженного конфликта, а с введением государством неадекватных ограничений использования суверенного воздушного пространства непосредственно над зоной полномасштабных боевых действий с использованием боевой авиации и ракет<sup>290</sup>.

В дальнейшем вопрос создания веб-хранилища был поднят лишь в 2019 году, после выпуска Советом ИКАО отчета по факту уничтожения воздушного судна авиакомпания «Международные авиалинии Украины», выполнявшего рейс PS752, который был сбит над территорией Исламской Республики Иран. В данном отчете Совет подтвердил свою готовность поддерживать инициативу «Более безопасное небо» и согласился включить ее в программу работы одной из будущих сессий<sup>291</sup>. 8 декабря 2020 года выступая на первом форуме «Безопасное небо» Президент

---

<sup>288</sup> Doc. ICAO C-WP/14227.

<sup>289</sup> Doc. ICAO A39-WP/376.

<sup>290</sup> Рабочий документ Технической комиссии 29–1 сессии ассамблеи ИКАО. Анализ результатов внедрения веб-хранилища ИКАО информации о зонах конфликтов (CZIR) в свете принципов кодекса поведения в отношении обмена информацией о безопасности полётов и её использования. URL: [https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/WP/wp\\_376\\_ru.pdf](https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/WP/wp_376_ru.pdf) (дата обращения. 21.10.2021)

<sup>291</sup> 12-е заседание Совета ИКАО. URL: <https://www.icao.int/about-icao/Council/Council%20Documentation/222/C-DECs/C.222.DEC.12.RU.pdf> (дата обращения: 27.10.2021 г.).

Совета ИКАО Сальваторе Шаккитано сообщил, что ИКАО приступила к серьезному рассмотрению инициативы Канады «Более безопасное небо», и, подчеркнул, что странам был направлен опросник для определения последующих шагов в области снижения рисков<sup>292</sup>.

Роль ИКАО в области предотвращения авиационных происшествий заключается в:

а) общей разработке концепций предотвращения авиационных происшествий и обеспечении руководства на основе проверенных методов;

б) установлении международных процедур расследования авиационных происшествий и инцидентов и порядка представления данных о них. Это достигается с помощью Приложения 13 – «Расследование авиационных происшествий», Руководства по расследованию авиационных происшествий и Системы по представлению данных об авиационных происшествиях/инцидентах (ADRER);

с) распространении информации об авиационных происшествиях и инцидентах через систему ADRER и с помощью других средств;

д) проведении конкретных исследований по безопасности полетов на основе данных ADRER.

В феврале 1946 г. на первом специализированном совещании по расследованию авиационных происшествий были предложены первые стандарты и рекомендации по практике расследования происшествий. В 1947 г. на 2-й сессии Ассамблеи ИКАО специалисты в сфере воздушного транспорта подняли проблемы установки на борту воздушного судна бортовых устройств регистрации для анализа параметров полета и переговоров членов экипажа. Данные устройства ранее использовались на экспериментальных воздушных судах. В связи с внедрением устройств регистрации начало меняться и содержание программы по регламентации полетов.

---

<sup>292</sup> Официальный сайт ИКАО. Предложение Канады, содержащееся в инициативе «Более безопасное небо», призваны содействовать регуляторам и эксплуатантам в уменьшении рисков, связанных с зонами конфликтов. URL: <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/RU/Canadas-Safer-Skies-proposals-to-support-regulators-and-operators-conflict-zone-risk-avoidance.aspx> (дата обращения: 27.10.2021 г.).

В Предисловии к Приложению 13 описывается историческая справка принятия данного приложения: «Первые стандарты и рекомендации ИКАО по расследованию авиационных происшествий были приняты по итогам первого (1946 г.) и второго (1947 г.) специализированного совещания специалистов ИКАО по расследованию авиационных происшествий, в апреле 1951 г. в виде Приложения 13 к Чикагской конвенции»<sup>293</sup>.

Согласно ст. 37 Чикагской конвенции 1944 г. «каждое участвующее в ней государство обязуется сотрудничать для обеспечения максимально достижимой степени единообразия правил, стандартов, процедур и организации, касающихся воздушных судов, персонала, воздушных трасс и вспомогательных служб по всем вопросам, в которых такое единообразие будет содействовать аэронавигации и совершенствовать её»<sup>294</sup>. В отношении самих стандартов позиции различных авторов делятся на три основные группы:

1) международные стандарты не содержат норм, обязательных для исполнения государствами - членами ИКАО<sup>295</sup>;

2) международные стандарты представляют собой односторонние акты Совета ИКАО являются юридически обязательными<sup>296</sup>;

3) учитывая процесс молчаливого согласия принятия международных стандартов, рассматривает стандарты в качестве особого вида международных договоров<sup>297,298</sup>.

На 2021 год насчитывается около 12000 международных стандартов<sup>299,300</sup>, которые приняты Советом ИКАО сгруппированы в документы, именуемые Приложения.

---

<sup>293</sup> См. Приложение 13 «Расследование авиационных происшествий и инцидентов» к Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. ИКАО, 2010. URL: [http://www.bpl.ru/asmар/Annexes//an13\\_cons\\_ru.pdf](http://www.bpl.ru/asmар/Annexes//an13_cons_ru.pdf) (дата обращения: 31.04.2021 г.).

<sup>294</sup> Конвенция о международной гражданской авиации 1944 г. Doc. ICAO 7300/9.

<sup>295</sup> *Buergenthal T.* Law-Making in the international Civil aviation Organization. Syracuse, N.Y.: Syracuse University Press. 1969. P. 247.

<sup>296</sup> *Dobelle J.F.* Le droit derive de IOCI et le controle di respect de son application // *Annuaire Francais de Droit International.* 2003. XLIX. P. 453–491.

<sup>297</sup> Курс международного права. В 7 т. Т. 1 / Под ред. Р.А. Мюллерсона, Г.И. Тункина. М.: Наука, 1989.

<sup>298</sup> См.: *Шубаева Е.А.* Специализированные учреждения ООН. М., 1966. С. 105.

<sup>299</sup> *World Civil Aviation Report.* Vol. 5. Montreal. 2021. P. S.

<sup>300</sup> *Грязнов В.С., Малеев Ю.Н.* Международное воздушное право. М., 1987. С. 9.

В соответствии со ст. 37 Чикагской конвенции 1944 г. 11 апреля 1951 г. были приняты стандарты и рекомендуемая практика по расследованию авиационных происшествий, которые в дальнейшем были сгруппированы в Приложение 13 к Чикагской конвенции 1944 г. Как указано в разделе «Применение» Предисловия Приложения 13 «Ничто не должно противоречить точно выраженным положениям статьи 26 или любой другой статьи Конвенции»<sup>301</sup>.

11 апреля 1951 года Советом ИКАО было принято первое издание Приложения 13 «Расследование авиационных разбирательств/происшествий».

Второе издание было издано в 1966 году в результате изменений, внесенных в стандарты и рекомендации ИКАО по итогам 14 сессии Ассамблеи ИКАО в соответствии с предложениями третьего специализированного совещания ИКАО.

В декабре 1972 года Советом была принята поправка 4 к Приложению 13 и была введена дефиниция понятия «Авиационный инцидент» и была добавлена обязанность государств уведомлять и обмениваться информацией о таких инцидентах.

18 декабря 1975 года была принята поправка 5, где наименование Приложения 13 было изменено на «Расследование авиационных происшествий», по причине того, что используемое ранее слово «Inquiry» во многих странах имело значение судебного разбирательства. Была введена концепция основных типов инцидентов, которая дополнялась Руководством по системам предоставления данных об авиационных происшествиях/инцидентах<sup>302</sup>.

23 марта 1994 года название Приложения 13 было вновь изменено на «Расследование авиационных происшествий и инцидентов». Были введены требования по расследованию серьезных инцидентов.

В разделе «Связь» Приложения 13 указано, что «Совет ИКАО 11 апреля 1951 г. на 18-м заседании своей 12-й сессии рекомендовал, чтобы Договаривающиеся государства при назначенном в соответствии с положениями ст. 26 Конвенции расследовании авиационных происшествий, повлекших смерть или серьёзные

---

<sup>301</sup> Конвенция о международной гражданской авиации 1944 г. Doc. ICAO 7300/9.

<sup>302</sup> Doc. ICAO 9156.

телесные повреждения, придерживались в качестве процедуры стандартов и рекомендуемо практики по расследованию авиационных происшествий, содержащихся в Приложении 13 к Конвенции»<sup>303</sup>. При этом, как указано ниже, предполагается, что государства в соответствии со ст. 38 Конвенции могут не следовать положениям Приложения 13, за исключением происшествий, подпадающих под действие положений ст. 26 Конвенции, и, во исполнение этой статьи «государство, на территории которого произошло происшествие, назначает расследование»<sup>304</sup>.

Статья 26 Чикагской конвенции о международной гражданской авиации 1944 г., определяет основные обязанности государства на территории которого произошло авиационное происшествие, и основные права государства регистрации, но не дает толкований терминов, применяемых в расследованиях, и не определяет прав и обязанностей других государств, причастных к событию (в частности, государства-изготовителя, а также любого договаривающегося государства, средства которого размещались на воздушном судне до авиационного происшествия). В то же время данная статья не предусматривает процедуры расследования в случае авиационной катастрофы в открытом море, или в случае столкновения гражданских воздушных судов двух разных государств.

Помимо этого документа ИКАО с целью способствовать единообразному применению стандартов и рекомендуемой практики (далее – SARPs) было разработано Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов<sup>305</sup>:

1) Руководство по расследованию авиационных происшествий, устанавливающее порядок и организацию технического расследования состоит из 4 частей:

---

<sup>303</sup> Приложение 13 к Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. «Расследование авиационных происшествий и инцидентов» / 11-е изд. ИКАО, 2016.

<sup>304</sup> Конвенция о международной гражданской авиации 1944 г. Doc. ICAO 7300/9.

<sup>305</sup> Doc. ICAO 9756. Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов.



- Часть 1 «Организация и планирования»<sup>306</sup> – регламентирует вопросы учреждения полномочного органа, который проводит расследование авиационного происшествия, рекомендует структуру такого органа, а также регламентирует процесс уведомления и планирования процедуры расследования;

- Часть 2 «Процедуры и контрольные карты»<sup>307</sup> – содержит информацию о методах, которые применяются государствами, а также инструктивные указания касательно основных видов расследования;

- Часть 3 «Расследование»<sup>308</sup> – содержит инструктивные материалы, содержащие информацию по организации и проведению различных этапов расследования.

- Часть 4 «Предоставление отчетов»<sup>309</sup> – содержит рекомендации по составлению окончательных отчетов, включая в себя руководства по разработке и оформлению рекомендаций по обеспечению безопасности полетов.

Дополнительно к вышеуказанному, в 2017 году ИКАО выпустило Руководство по учету аспектов безопасности в кабине при расследовании авиационных происшествий и инцидентов<sup>310</sup>. Данный документ содержит инструктивный материал, направленный в первую очередь на аспекты безопасности в кабине, и дополняет вышеуказанное Руководство по расследованию.

В рамках ИКАО действует секция расследования авиационных происшествий (далее - AIG), которая отвечает за разработку и обновление SARPs для включения в Приложение 13 — Расследование авиационных происшествий и инцидентов в следующих областях:

– мониторинг изменений методов и практики расследования авиационных происшествий, а также вопросов предотвращения авиационных происшествий;

---

<sup>306</sup> Doc. 9756. Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов.

<sup>307</sup> Doc. ICAO 9962.

<sup>308</sup> Doc. ICAO 9946.

<sup>309</sup> Там же.

<sup>310</sup> Doc. ICAO 10062. Руководство по учету аспектов безопасности в кабине при расследовании авиационных происшествий и инцидентов.

– мониторинг изменений концепции и практик безопасности систем, способствующих Глобальному плану ИКАО по авиационной безопасности и Универсальной программе аудита надзора за безопасностью полетов ИКАО (USOAP);

– управление рекомендациями по безопасности полетов, адресованными ИКАО в адрес государств;

– проведение и участие в семинарах по расследованию и предотвращению авиационных происшествий.

Раздел AIG содержит рекомендации по следующим вопросам:

- расследование авиационных происшествий и инцидентов;
- подготовка специалистов по расследованию авиационных происшествий;
- опасности на местах авиационных происшествий;
- оказание помощи пострадавшим в авиакатастрофе и их семьям;
- политика и процедуры расследования аварий и инцидентов; и
- региональная организация расследования аварий и инцидентов.

Секция AIG оказывает поддержку Группе по расследованию авиационных происшествий (AIGP) и Специальной рабочей группе по бортовым самописцам (FLIRECSWG).

В рамках своей деятельности AIG занимается обновлением и разработкой новых стандартов, рекомендуемой практики и таких документов как:

- «Руководство по расследованию авиационных происшествий»<sup>311</sup>;
- «Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (Часть II. Процедуры и контрольные карты)»<sup>312</sup>;
- «Руководство по организации регионального расследования аварий и инцидентов»<sup>313</sup>;
- «Руководство по Политике и процедурам расследования аварий и инцидентов»<sup>314</sup>;

---

<sup>311</sup> Doc. ICAO 6920.

<sup>312</sup> Doc. ICAO 9756.

<sup>313</sup> Doc. ICAO 9946.

<sup>314</sup> Doc. ICAO 9962.

– Руководство по подготовке специалистов по расследованию авиационных происшествий<sup>315</sup>;

– Руководство по оказанию помощи жертвам авиационных происшествий и их семьям<sup>316</sup>;

– Опасности в местах авиационных происшествий<sup>317</sup>.

ИКАО издает Циркуляры ИКАО (*Circulars*), предназначенные для распространения специализированной информации, представляющей интерес для государств – членом ИКАО, могут содержать рекомендации и примеры передовой практики в какой-либо сфере деятельности гражданской авиации. В отличие от руководств ИКАО, циркуляры носят в большей степени информационный характер, хотя в некоторых случаях систематизированная в них информация может быть полезна государствам, в том числе для толкования и применения норм международного воздушного права<sup>318</sup>. Примерами служат Руководящие принципы подготовки расследователей авиационных происшествий<sup>319</sup>, Опасности на местах авиационных происшествий<sup>320</sup>.

Дополнительно, непосредственная роль ИКАО проявляется в публикации информации об авиационных происшествиях и инцидентах.

Также в рамках ИКАО есть система ADREP, которая «представляет собой всемирный банк данных об авиационных происшествиях/инцидентах с воздушными судами с максимальной сертифицированной взлетной массой более 2500 кг, с помощью которой ИКАО обеспечивает государства информацией по предотвращению авиационных происшествий, основанной на широком международном уровне»<sup>321</sup>, которая включает в себя:

---

<sup>315</sup> Circ. ICAO 298.

<sup>316</sup> Circ. ICAO 285.

<sup>317</sup> Circ. ICAO 315.

<sup>318</sup> Баталов А.А. Вспомогательные процессы образования норм международного воздушного права: актуальные вопросы теории и практики // Московский журнал международного права. 2020. № 4. С. 64–80.

<sup>319</sup> Circ. 298.

<sup>320</sup> Circ. 298.

<sup>321</sup> Circ. 289 AN/167. Предоставление данных об авиационных происшествиях и инцидентах (ADREP).

1) Ежегодный сборник материалов по авиационным происшествиям – циркуляр ИКАО, содержащий ежегодные статистические данные, получаемые из банка данных. Такие данные могут использоваться при изучении вопросов авиационной безопасности и осуществлении программ предотвращения авиационных происшествий.

2) Статистика ADREP – статистический ежегодный сборник ИКАО «Представление данных об авиационных происшествиях/инцидентах», в которых содержится подробная информация и сведения о тенденциях, целью которого является предоставление данных, которые могут использоваться для проведения общих исследований в области безопасности полетов и осуществления программ предотвращения авиационных происшествий.

3) Сводки ADREP (каждые два месяца) – составляемое с помощью ЭВМ, издание, содержащее предварительные доклады ADREP и данные, полученные ИКАО в течение двух месяцев. Публикуется раз в год. В последнем номере каждого года содержится комплексный указатель данных об авиационных происшествиях и инцидентах, представленный ИКАО в течение этого года.

4) Запросы информации об авиационных происшествиях – ответ на конкретные запросы государств, ИКАО предоставляет информацию в форме распечаток с ЭВМ.

5) Перечень окончательных докладов – перечень окончательных отчетов, которые можно получить от государств, повествовательного характера, получаемые по запросу от соответствующих государств. Этот перечень обновляется каждые шесть месяцев на основе информации, предоставляемой государствами.

В настоящее время ИКАО производит мониторинг тенденций и показателей безопасности. Результаты вышеуказанного мониторинга содержатся в ежегодных отчетах по безопасности.

Создание SARPS и мониторинга в области обеспечения воздушной безопасности является достаточно продуктивной тенденцией, но стоит отметить, что действия ИКАО обычно имеют не предупреждающий характер, а всегда

происходят после тех или иных событий. Ведь очевидно, что согласно статистике, предоставленной ИКАО, с 2005 года по 2010 год ежегодно было более 100 авиационных происшествий, унесших жизни более 4 тысяч человек<sup>322</sup>. В тоже время, согласно п. А ст. 44 Устава ИКАО целью и задачей этой организации является обеспечение безопасного развития международной авиации, что по смыслу подразумевает предупреждающие действия.

Огромное значение имеет своевременное действие законодателя на национальном уровне в части трансформации тех или иных международных норм в национальное законодательство. Ведь неуклонное соблюдение всеми государствами принципа обеспечения безопасности – важное условие дальнейшего развития международных воздушных сообщений<sup>323</sup>.

Также ИКАО проводит специализированные совещания по расследованию и предотвращению авиационных происшествий. Например, на таком совещании, проводимом с 13 по 18 октября 2008 года, одним из вопросов повестки был вопрос повышения Рекомендации о расследовании серьёзных инцидентов до уровня Стандарта<sup>324</sup>. Также, на данном совещании был поднят вопрос регионального сотрудничества в расследовании авиационных происшествий и инцидентов, на котором рассматривался вопрос о создании региональных органов для проведения расследований от имени участвующих государств<sup>325</sup>.

В настоящее время действия ИКАО направлены на тенденцию учреждения региональных групп, занимающихся безопасностью полетов. Это указано в п. 2.1.6 Руководства по расследованию авиационных происшествий и инцидентов»<sup>326</sup>, где ИКАО призывает государства способствовать созданию региональных механизмов, в рамках которых могут решаться вопросы расследования

---

<sup>322</sup> Состояние безопасности полетов. Специальное издание. 2011. URL: [https://www.icao.int/safety/Documents/ICAO\\_State-of-Global-Safety\\_web\\_RU.pdf](https://www.icao.int/safety/Documents/ICAO_State-of-Global-Safety_web_RU.pdf) (дата обращения: 21.01.2021 г.).

<sup>323</sup> *Иглин А.В.* Ответственность государства в сфере международных воздушных перевозок // Транспортное право. 2010. № 2. С. 17–19.

<sup>324</sup> Специализированное совещание по расследованию и предотвращению авиационных происшествий (AIG). Рабочий документ. 2008. URL: [https://www.icao.int/Meetings/AMC/MA/Accidet%20Investigation%20and%20Prevention%20\(AIG\)%20Divisional%20Meeting/AIGdiv08\\_WP01\\_ru.pdf#search=отчет%20о%20расследовании](https://www.icao.int/Meetings/AMC/MA/Accidet%20Investigation%20and%20Prevention%20(AIG)%20Divisional%20Meeting/AIGdiv08_WP01_ru.pdf#search=отчет%20о%20расследовании) (дата обращения: 21.01.2021 г.).

<sup>325</sup> Там же.

<sup>326</sup> Doc. ICAO 9756 AN/965.

авиационных происшествий, обеспечения взаимного содействия и сотрудничества. Также, данное руководство содержит рекомендации по созданию региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов.

Изначально, данная позиция была также отражена в п. 29 повестки дня на 40-й сессии Технической комиссии Ассамблеи ИКАО – «Устойчивость в случае необходимости расследования крупного авиационного происшествия – сотрудничество, взаимная поддержка и региональные организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов»<sup>327</sup>.

Причины, в силу которых принимается стратегия создания региональных организаций по расследованию авиационных происшествий (далее – РОРАП), помимо прочего, заключаются в следующем:

«а) устранить дублирование усилий посредством объединения людских, технических и финансовых ресурсов;

б) добиться экономии за счет масштабов деятельности, что обеспечит действенность и эффективность;

с) продемонстрировать в качестве ответственной региональной организации совершенствование региональной солидарности;

д) позволить расследователям в регионе быстрее получать соответствующий опыт;

е) облегчить государствам наем и постоянную стабильную работу»<sup>328</sup>.

Также, существует ряд организаций, направленных на развитие регионального сотрудничества по вопросам расследований:

– Европейская сеть органов по проведению расследований в области безопасности полетов гражданской авиации (ENCASIA). Участниками данной организации являются государства-члены Европейского союза. Данная организация была учреждена благодаря Регламенту Европейского союза № 996/2010 от 20 октября 2010 года «О расследовании и предотвращении несчастных

---

<sup>327</sup> Doc. ICALO A40-WP/111TE/36.

<sup>328</sup> Филин А.Д., Бестугин А.Р., Санников В.А. Организация обслуживания воздушного движения: учебник для среднего профессионального образования / под научной редакцией Ю.Г. Шатракова. М.: Издательство Юрайт, 2021. 515 с. URL: <https://urait.ru/bcode/474250/p.433> (дата обращения: 22.10.2021 г.).

случаев и инцидентов в гражданской авиации»<sup>329</sup>. Деятельность данной организации направлена на развитие механизма процедуры расследования авиационного происшествия в странах. В рамках данной организации создана Система взаимной поддержки полномочным органам по расследованию авиационным происшествиям.

– BAGAIA – Банджувское соглашение по расследованию происшествий, в которое входит 7 Африканских государств: Гамбия, Гана, Кабо-Верде, Гвинея, Либерия, Нигерия, Сьерра-Леона<sup>330</sup>. Основной целью является содействие государствам в проведении независимого расследования или серьезного авиационного инцидента.

Таким образом, в мире образуется тенденция не по организации процедуры расследования авиационных происшествий путем организации международных региональных органов по расследованию авиационных происшествий, а формируется система, ориентированная на оказание взаимной поддержки. Данный опыт имел место, когда по обращению Египта, руководящий комитет RASG-MID представил проект дорожной карты по вопросу расширения сотрудничества между государствами Ближнего Востока и Северной Африки (MENA) в области расследования авиационных происшествий. После этого, 12–15 марта 2019 года, региональное бюро Северной Америки, Центральной Америки и бассейна Карибского моря ИКАО провело совещание для региональных организаций по расследованию авиационных происшествий и инцидентов, а также практикум по проведению расследований и предотвращению авиационных происшествий (AIG)<sup>331</sup>.

– Международное общество специалистов по расследованию в целях обеспечения воздушной безопасности (ISASI)<sup>332</sup> – некоммерческая организация,

---

<sup>329</sup> Официальный сайт ENCASIA. URL: [https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/about-encasia-network\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/about-encasia-network_en) (дата обращения: 01.10.2021 г.).

<sup>330</sup> Официальный сайт BAGAIA. URL: <https://www.bagaia.org/organization> (дата обращения: 01.10.2021 г.).

<sup>331</sup> Doc. ICAO A40-WP/111TE/36. URL: [https://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/WP/wp\\_111\\_ru.pdf](https://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/WP/wp_111_ru.pdf) (дата обращения: 01.10.2021 г.).

<sup>332</sup> Перечень организаций, которые могут быть приглашены на совещание ИКАО. URL: [https://www.icao.int/about-icao/Pages/RU/Invited-Organizations\\_RU.aspx](https://www.icao.int/about-icao/Pages/RU/Invited-Organizations_RU.aspx) (дата обращения: 01.10.2021 г.).

созданная для содействия обеспечению безопасности полетов, путем обмена информацией, опыта в расследованиях авиационных происшествий, а также в целях повышения безопасности полетов и технического прогресса путем организации профессионального образования, презентаций и путём обмена информацией для взаимного развития уровня расследований авиационных происшествий, поддержания престижа, статуса исследователя по безопасности полетов.

Организация была основана 14 августа 1964 года в округе Колумбия (США). Общество имеет ряд филиалов, расположенных в Азии, Австралии, Канаде, Европе, Корее, Латинской Америке, Новой Зеландии, Пакистане, России и Соединенных Штатах.

На 40-сессии Генеральной ассамблеи ИКАО была принята резолюция А-40-4<sup>333</sup>, где государствам было рекомендовано проводить региональные семинары в целях обмена информацией в области расследования авиационных происшествий и предоставить возможность присутствовать при расследованиях таких происшествий. В настоящее время, правовой статус такого наблюдателя не регламентируется ни одним документом.

5 ноября 2020 года Межгосударственный авиационный комитет и ИКАО в рамках реализации проекта МАК-ИКАО RER/01/901 «Повышение безопасности полетов и поддержание летной годности в Государствах - участниках Соглашения» проводили онлайн практикум, по итогам которого была разработана 18-я поправка к Приложению 13, которая добавила бы дефиницию термина «рекомендации по обеспечению безопасности полетов». Дополнительно, было указано, что если государство, на территории которого произошло авиационное происшествие, не назначило расследование такого происшествия, то полномочия передаются государству эксплуатанта, либо государству разработчика. Если государство места события не дает четко выраженное согласие или не отвечает на такой запрос, в

---

<sup>333</sup> Резолюция 40-й сессии Генеральной ассамблеи ИКАО. URL: [https://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/Resolutions/a40\\_res\\_prov\\_ru.pdf](https://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/Resolutions/a40_res_prov_ru.pdf) (дата обращения: 01.10.2021 г.).



течение 30 дней, государство, делающее запрос, должно назначить и проводить расследование с учетом информации, которая имеется<sup>334</sup>.

Таким образом предлагается дополнить Приложение 13 снова изменяющим смысл ст. 26 Чикагской конвенции 1944 г. рекомендацией, выполнение которой представить весьма затруднительно. Один из принципов расследований авиационных происшествий является объективность такого расследования. Как указано в настоящей поправке государство должно будет производить расследование по информации, которая имеется у государства места события. Без возможности осмотра места происшествия тяжело будет определить причину такого происшествия. В то же время, государство, назначившее такое расследование, несет ответственность за подготовку отчета

### **3.2. Международно-правовое регулирование расследования авиационных происшествий с участием государственных воздушных судов**

В настоящее время в воздушном пространстве, как над суверенной территорией, так и за ее пределами, выполняют полеты огромное число военных самолетов и вертолетов. В период пандемии заболевания Covid-19 участились полеты ввиду того, что между государствами производился активный обмен гуманитарной помощью. Например, в апреле 2020 года из Российской Федерации в Соединенные Штаты Америки была направлена партия гуманитарной помощи воздушным судном АН-124 Военно-космических сил РФ<sup>335</sup>.

Поскольку применение различных правил полетов в конкретном районе воздушного пространства создавало бы реальную угрозу его пользователям в районах регулярных полетов гражданских воздушных судов, в особенности на

---

<sup>334</sup> Официальный сайт МАК. Онлайн практикум ИКАО-МАК по расследованию авиационных происшествий и инцидентов. URL: [https://mak-iac.org/upload/iblock/c4b/\\_02%20-%20ICAO%20Update%20in%20AIG%20area.pdf](https://mak-iac.org/upload/iblock/c4b/_02%20-%20ICAO%20Update%20in%20AIG%20area.pdf) (дата обращения: 30.10.2021 г.).

<sup>335</sup> Журнал Forbes. Россия отправила в США произведенные компанией под санкциями аппараты ИВЛ. URL: <https://www.forbes.ru/newsroom/biznes/396859-rossiya-otpravila-v-ssha-proizvedennye-kompaniey-pod-sankciyami-apparaty-ivl> (дата обращения: 30.10.2021 г.).

воздушных трассах, правила полетов для государственных воздушных судов практически те же самые<sup>336</sup>.

Чикагская конвенция 1944 г., как это указано в п. а ст. 3, применяется только к гражданским воздушным судам и не применяется к государственным воздушным судам. Под государственными воздушными судами, понимается авиация, применяющаяся на военной, таможенной и полицейской службах<sup>337</sup>, однако, следующие два пункта этой статьи закрепляют международно-правовые обязательства государств, позволяющие говорить о наличии изъятия из этой нормы. Никакое государственное воздушное судно договаривающегося государства не производит полета над территорией другого государства и не совершает посадки, кроме как с разрешения, предоставляемого специальным соглашением или иным образом, и в соответствии с его условиями. Государства, при установлении правил для своих государственных воздушных судов обязуются обращать должное внимание на безопасность навигации гражданских воздушных судов<sup>338</sup>.

Сотрудничество гражданских и военных органов при организации воздушного движения регламентируется Руководством по полетам государственных воздушных судов: «При выполнении своих задач эксплуатантом государственных воздушных судов следует, по мере практической возможности, с пониманием относиться к международным, региональным и национальным законодательным нормам в области гражданской авиации и стремиться к их соблюдению. Вместе с тем, признается, что характер задач в области обороны и обеспечения безопасности может создавать неординарные ситуации, требующие специальных мер и особых подходов. С учетом этого в настоящей главе, во-первых, разъясняется роль полетов военного и невоенного назначения, выполняемых государственными воздушными судами»<sup>339</sup>.

---

<sup>336</sup> См.: Малеев Ю.Н. Международное воздушное право: вопросы теории и практики. М.: Международные отношения, 1986. 239 с.

<sup>337</sup> Конвенция о международной гражданской авиации 1944 г. Doc. ICAO 7300/9.

<sup>338</sup> Там же.

<sup>339</sup> Сотрудничество гражданских и военных органов при организации воздушного движения Руководство по полетам государственных воздушных судов. Circ. ICAO 330.

Вместе с тем, учитывая тот факт, что государственные воздушные средства производят полеты вместе с гражданскими, ввиду чего весьма актуален вопрос расследования авиационных происшествий с такой авиацией.

В настоящее время процедура расследования авиационного происшествия с государственным воздушным судном, потерпевшим крушение как на территории иностранного государства, так и за пределами суверенной территории государств, не урегулирована на универсальном международном уровне. Производство такого расследования происходит по правилам национального законодательства государства, где потерпело крушение такое воздушное судно. Так, 10 апреля 2010 года, когда воздушное судно Ту-154М, эксплуатантом которого являлось Министерство обороны Республики Польша, потерпело крушение в процессе выполнения захода на посадку на аэродром Смоленск «Северный». Распоряжением Президента РФ была создана Государственная комиссия, Председателем которой был назначен Председатель Правительства РФ<sup>340</sup>. Общее техническое расследование и координация взаимодействия была возложена на Председателя Межгосударственного авиационного комитета. Расследование также проводилось с участием представителей Службы безопасности полетов авиации Вооруженных сил РФ, Уполномоченного представителя Республики Польши. Распоряжением Председателя Государственной комиссии было определено, что расследование должно проводиться в соответствии с положениями Приложения 13 Чикагской конвенции<sup>341</sup>.

В настоящий момент существует только ряд региональных соглашений, например Соглашение о сотрудничестве в области расследования авиационных происшествий с государственными воздушными судами государств – участников

---

<sup>340</sup> Распоряжение Президента РФ от 20 апреля 2010 года №225-рп «О создании Государственной комиссии по установлению причин катастрофы самолета ТУ-154». URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/30908> (дата обращения: 30.10.2021 г.).

<sup>341</sup> Окончательный отчет по расследованию авиационного происшествия Самолета Ту-154М. Межгосударственный авиационный комитет. URL: [https://mak-iac.org/upload/iblock/abd/finalreport\\_rus.pdf](https://mak-iac.org/upload/iblock/abd/finalreport_rus.pdf) (дата обращения: 01.10.2021 г.).

Содружества Независимых государств<sup>342</sup> (далее - Соглашение). Вышеуказанное соглашение направлено на формирование сотрудничества, которое выражается в установлении единых правил расследования авиационных происшествий с государственными воздушными судами.

Соглашение определяет порядок скоординированной деятельности не только при осуществлении расследования, но и для научных разработок, использовании при изготовлении технических средств и комплексных систем расследования авиационных происшествий.

Приложением к данному Соглашению являются правила расследования таких происшествий, согласно которым авиационные события (события, связанные с летной эксплуатацией воздушного судна, в ходе которого возникла особая ситуация) подразделяются на:

1) Авиационное происшествие – событие, связанное с летной эксплуатацией воздушного судна, которое привело к гибели какого-либо лица, находившегося на борту воздушного судна, и/или утрате этого воздушного судна:

- a. катастрофы
- b. аварии

2) Авиационный инцидент – событие, связанное с летной эксплуатацией государственного воздушного судна, которое могло создать или создало угрозу целостности государственного воздушного судна и/или жизни лиц, находящихся на его борту, но не закончилось авиационным происшествием;

- a. Авиационные инциденты
- b. Серьезные авиационные инциденты

3) Чрезвычайное происшествие – не относящиеся к авиационному происшествию событие, связанное с эксплуатацией воздушного судна, при котором произошли: гибель людей, находившихся на воздушном судне, либо воздушного судна;

---

<sup>342</sup> Соглашение о сотрудничестве в области расследования авиационных происшествий с государственными воздушными судами государств-участников Содружества Независимых государств 2009 г. // Бюллетень международных договоров. 2011. № 10.

4) Наземное происшествие-событие, связанное с обслуживанием, хранением или транспортировкой воздушного судна, при котором произошло его повреждение или утрата.

Расследование авиационных происшествий организует уполномоченный орган государства места события. Но оно (государство) вправе передать право проводить расследование государству-регистрации, либо другому государству – участнику соглашения. В случае же, если расследование будет передано другому государству, то по запросу государства-производителя, либо государство-эксплуатант воздушного судна будут вынуждены предоставить информацию, которая может представлять интерес для разведывательных служб других стран.

Само расследование проводится комиссией, которая учреждается уполномоченным органом по безопасности полетов государственной авиации, в которую заинтересованные государства могут назначать своих уполномоченных представителей и советников.

Отдельно регламентируется степень участия уполномоченных представителей и советников в расследовании. Среди полномочий выделено:

- посещение места авиационного происшествия;
- осмотр воздушного судна или части разрушенного воздушного судна, а также средств и объектов обеспечения полетов воздушных судов;
- получение информации, содержащей показания свидетелей и предложение тематики их опроса;
- получение доступа ко всем относящимся к авиационному происшествию вещественным доказательствам;
- получение относящихся к авиационному происшествию документов;
- участие в совещаниях, связанных с формулированием выводов, причин и рекомендаций по авиационному происшествию.

Отдельно в соглашении рассмотрен вопрос гласности информации о факте авиационного происшествия. Порядок предоставления информации, согласно Соглашению, определяется национальным законодательством государства-расследователя. Более того, согласно п. 20 Соглашения, любые заявления,

переписку и иные сведения предаются гласности только при разрешении правоохранительных органов, осуществляющих следствие. Данный пункт введен ввиду того, что все воздушные суда, относящиеся к военной авиации, обладают технологиями, часть из которых может относиться к секретной информации и распространение их нанесет ущерб национальной безопасности государства.

Примером такого взаимодействия служит расследование авиационного происшествия, произошедшего 25 декабря 2016 года в районе аэродрома Сочи с воздушным судном Ту-154Б-2 принадлежащим Министерству обороны Российской Федерации следовавшего по маршруту Москва – Сочи – Латакия (Сирия), когда воздушное судно потерпело крушение в акватории Черного моря.

Основное расследование проводилось Службой безопасности полетов авиации Вооруженных Сил Российской Федерации, а также Межгосударственным авиационным комитетом, который был привлечен на основании Соглашения о сотрудничестве между Межгосударственным авиационным комитетом и Службой безопасности полетов авиации Вооруженных Сил Российской Федерации в области расследования и предотвращения авиационных происшествий<sup>343</sup>.

«Отсутствие единого для гражданских и государственных воздушных судов международно–правового режима воздушного пространства за пределами государственной территории вынудило прибрежные государства осуществлять управление воздушным движением в установленных для них региональными международными договорами районах полетной информации в соответствии со своими национальными правилами, разработанными на основе стандартов, опубликованных в Приложении 11 к Чикагской конвенции 1944 г. Государства, не имеющие выхода к морю, воздушные суда которых выполняют полеты в указанных РПИ безоговорочно приняли данный порядок управления»<sup>344</sup>.

---

<sup>343</sup> См.: Расследования авиационных инцидентов и происшествий. Межгосударственный авиационный комитет. URL: <https://mak-iac.org/rassledovaniya/tu-154b-2-ra-85572-25-12-2016/> (дата обращения: 24.10.2021 г.).

<sup>344</sup> *Абашидзе А.Х., Травников А.И.* Старые, но современные проблемы воздушного права // *Право. Журнал Высшей школы экономики.* 2019. № 3. С. 81–202.

Более того, военные воздушные суда осуществляют полеты и над открытым морем, в связи с чем ИКАО приняла резолюцию А 1508, согласно которой «все государства-члены ИКАО должны включать в национальные правила полетов государственных воздушных судов над открытым морем предписания, обязывающие такие воздушные суда «придерживаться соответствующих правил полетов Приложения 2 и соблюдать меры, гарантирующие, что другие (гражданские) воздушные суда не будут подвергаться никакой опасности». Результатом данной резолюции стало формирование обычая соблюдения государственных воздушными судами при полетах над открытым морем стандартов ИКАО, содержащихся в Приложении 2 к Чикагской конвенции 1944 г».

До настоящего времени не урегулирован вопрос каким образом должно проводиться расследование с воздушным судном государственной авиации, потерпевшим крушение за территорией государства. При этом, примеры таких происшествий имеют место быть, например, в 2001 году в воздушном пространстве над Южно-Китайским морем в результате опасных маневров произошло столкновение самолета EP-3 Военно-морской службы США, осуществлявшего ведение разведки, и истребителя ВВС Китая, пытавшегося воспрепятствовать соответствующей деятельности. В результате столкновения оба самолета получили значительные повреждения. Американский самолет совершил экстренную посадку на территории КНР, а китайский летчик погиб<sup>345</sup>.

В настоящее время нет универсального документа, позволяющего регулировать отношения в сфере сотрудничества государств и формирования единого подхода к организации расследования авиационных происшествий с государственными воздушными судами.

Немаловажное значение, при рассмотрении данного вопроса представляет принятый в 1992 году в г. Хельсинки Договор по открытому небу<sup>346</sup> -

---

<sup>345</sup> Стребков, М. М. Полеты государственных воздушных судов над открытым морем: особенности международно-правового и национально-правового регулирования / М. М. Стребков // Научный вестник Московского государственного технического университета гражданской авиации. – 2009. – № 144. – С. 42–47.

<sup>346</sup> 18 июня 2021 года Российская Федерация произвела денонсацию данного Договора.

многосторонний международный договор, который устанавливает режим «открытого неба», для проведения наблюдательных полетов Государствами-участниками над территориями других Государств-участников. Данные полеты осуществляются на военных самолетах наблюдения.

Представляется разумной процедура расследования, предусмотренная договором по открытому небу 1992 г.

«Самолет наблюдения – невооруженный самолет, выделенный для осуществления наблюдательных полетов, зарегистрированный соответствующими органами Государства-участника и оборудованный специально (согласованной) аппаратурой наблюдения»<sup>347</sup>. Согласно этому определению, данное воздушное судно относится к государственной авиации.

Пункт 4 раздела 3 статьи 7 Договора по открытому небу 1992 г. является единственной нормой в международном праве, которая регулирует процедуру расследования авиационного происшествия, согласно которой: «расследование авиационного происшествия или инцидента с самолетом наблюдения проводится наблюдаемой Стороной с участием наблюдающей Стороны в соответствии с рекомендациями ИКАО, изложенными в Приложении 13 к Конвенции о международной гражданской авиации ("Расследование авиационных происшествий самолетов") с внесенными изменениями или поправками, и в соответствии с национальными правилами наблюдаемой Стороны»<sup>348</sup>.

«В случае, если самолет наблюдения не зарегистрирован в наблюдаемой Стороне, то по завершении расследования все обломки и остатки самолета наблюдения и аппаратуры наблюдения, если таковые обнаружены и собраны, возвращаются наблюдающей Стороне или Стороне, которой принадлежит самолет, если такой запрос последует»<sup>349</sup>.

---

<sup>347</sup> Международное соглашение «Договор по открытому небу» от 24.03.1992 г. // Собрание законодательства Российской Федерации. 2002 г. № 6.

<sup>348</sup> Там же.

<sup>349</sup> Там же.



Как установлено выше – в настоящее время международное воздушное право не предусматривает универсальных норм, регламентирующих процедуру расследования авиационных происшествий с участием государственных воздушных судов.

С целью обеспечения максимально достижимого единообразия правил ИКАО принимает международные стандарты и рекомендуемую практику, в том числе касающихся расследования происшествий с воздушными судами. В 1951 году ИКАО было принято Приложение 13, которое регламентирует процедуру расследования авиационных происшествий с гражданскими воздушными судами как на территории суверенных государств, так и в международном воздушном пространстве.

Приложение 13 не регулирует процедуру расследования происшествий с государственными воздушными судами, так как в момент создания Чикагской конвенции, основной целью данной конвенции являлось закрепление доминирующего положения США в отрасли гражданского авиатранспорта, в следствии чего, в пункт а статьи 3 Чикагской конвенции 1944 года ограничивает действие норм международно-правового акта, и указывает, что данная конвенция применяется только к гражданским воздушным судам и не применяется к государственным.

При этом Ассамблея ИКАО обладает правом рассматривать любые вопросы входящие в сферу деятельности ИКАО. Одной из таких задач, как отмечено в пункте е статьи 44 Чикагской конвенции является способствование безопасности полетов в международной аэронавигации.

В настоящее время сформировалась правоприменительная практика, как на национальном уровне – расследование катастрофы с воздушным судном Ту-154Б-2 над Черным морем, так и на международном - Договор по открытому небу 1992 года, что авиационные происшествия расследуются по правилам Приложения 13 к Чикагской конвенции. Учитывая ранее указанное, считаем возможным восполнить данный пробел Резолюцией Ассамблеи ИКАО, которая бы закрепила сложившуюся практику и рекомендовала бы государствам закрепить в

национальном законодательстве порядок расследования, установленный Приложением 13, что привело бы к единообразной практике расследований авиационных происшествий, что, несомненно, отразилось бы на безопасности полетов авиации в целом.

### **3.3. Особенности расследования авиационных происшествий при столкновении воздушных судов**

Сегодня, когда технологии в области систем аэронавигации достаточно развиты, до сих пор имеют место случаи столкновения воздушных судов.

Наглядным примером такого столкновения может служить авиакатастрофа, произошедшая в ночь с 1 на 2 июля 2002 г. над Боденским озером. В результате ошибки авиадиспетчера самолет ТУ-154 авиакомпании «Башкирские авиалинии», зарегистрированное в реестре Российской Федерации, и грузовой Боинг 757-200F, имевший регистрацию в Бахрейне, столкнулись в небе, в результате чего 71 человек на обоих бортах погиб. В данной катастрофе виновным был признан диспетчер, который допустил опасное сближение и никаким образом не воздействовал на ситуацию, хотя это входило в его должностные обязанности<sup>350</sup>.

Вторым примером является авиационная катастрофа, произошедшая 27 марта 1977 года на Тенерифе, являющаяся крупнейшей катастрофой, результатом которой явилось столкновение воздушных судов. Данное происшествие произошло по вине одного из пилотов, который не до конца поняв слова диспетчера, пошёл на взлёт. В результате столкновения двух пассажирских Боингов 747 погибло 583 человека. Голландская компания «KLM», по вине пилота которой произошло столкновение, взяла на себя ответственность и произвела выплаты семьям погибших в этой катастрофе. После данного случая диспетчеров вместо кратких ответов «Roger» или «Ok» обязали повторять ключевые требования<sup>351</sup>.

---

<sup>350</sup> Süddeutsche Zeitung. Nr. 248. Seite 11. 27 Oktober 2005.

<sup>351</sup> *Котляр П.* 40 лет крупнейшей по числу жертв авиакатастрофе на Тенерифе // Газета.ru. 27.03.2017 г. URL: [https://www.gazeta.ru/science/2017/03/27\\_a\\_10595495.shtml](https://www.gazeta.ru/science/2017/03/27_a_10595495.shtml) (дата обращения: 31.04.2021 г.).

Вышеуказанные случаи происходили в суверенном пространстве различных государств. Соответственно, расследование проводилось по правилам, установленным ст. 26 Чикагской конвенции 1944 г. - его проводило государство, на территории которого произошла авиационная катастрофа.

В период разработки Чикагской конвенции 1944 года полеты над открытым морем были скорее редкостью и не имели регулярной основы. Именно поэтому при составлении этой конвенции было предусмотрено расследование авиационного происшествия только на территории государств, но никак не на территории открытого моря. Сегодня, полеты над Тихим, Индийским, Атлантическим и Северным Ледовитым океанами производятся на постоянной основе. Инциденты над открытым морем происходят достаточно часто, и вероятность столкновения воздушных судов достаточно высока. Вопрос проведения процедуры расследования в случае авиационной катастрофы вследствие столкновения воздушных судов в международном воздушном пространстве, в том числе над открытым морем не урегулирован, в то время как прецеденты имели место быть:

- 13 сентября 1997 года воздушное судно Ту-154М, принадлежавшее Военно-воздушным силам Германии, столкнулось в воздушном судном С-141В Воздушных сил США над Атлантическим океаном в 65 милях от побережья Намибии<sup>352</sup>;

- 31 января 2001 года, над заливом Суруга произошел инцидент с участием двух лайнеров компании Japan Airlines, где один из которых совершал внутренний рейс по маршруту Ханэда – Наха (Токио), а второй Кимхэ (Южная Корея) – Нарита (Япония)<sup>353</sup>.

Практика урегулирования процедуры расследования авиационного происшествия, возникшего при столкновении воздушных судов, имеется в Соглашении между Правительством Союза Советских Социалистических

---

<sup>352</sup> Авиакатастрофа 13 сентября 1997 года. URL: <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=19970913-1> (дата обращения: 18.04.2021 г.).

<sup>353</sup> Отчет о расследовании инцидента с воздушным судном Боинг – 747-400 Д. URL: <https://web.archive.org/web/20070929083939/http://www.icao.int/ICDB/HTML/English/Representative%20Bodies/Air%20Navigation%20Commission/Working%20Papers%20by%20Year/2002/AN.2002.WP.7760.EN/AN.2002.WP.7760.REP.EN.HTM> (дата обращения: 06.04.2021 г.).

Республик и Правительством Соединенных Штатов Америки о предотвращении инцидентов в открытом море и в воздушном пространстве над ним<sup>354</sup>.

Данный акт является превентивной мерой, так как посвящен обеспечению безопасности плавания кораблей своих вооруженных сил в открытом море и полетов военных самолетов в воздушном пространстве над открытым морем.

Статья VII посвящена вопросу расследования: «Обе Стороны будут обмениваться соответствующей информацией о случаях столкновений, инцидентов, в результате которых был нанесен материальный ущерб, или других инцидентов на море между кораблями и самолетами Сторон. ВМС США будут предоставлять такую информацию через Военно-морского атташе СССР в Вашингтоне, а ВМФ СССР будет представлять такую информацию через Военно-морского атташе США в Москве»<sup>355</sup>.

Позднее, 22 мая 1973 года, был принят Протокол к соглашению между Правительством союза Советских Социалистических Республик и Правительством Соединённых Штатов Америки о предотвращении инцидентов в открытом море и в воздушном пространстве над ним. Но, данный договор не устанавливает государство, которое должно производить такое расследование.

Открытым остается вопрос расследования авиационного происшествия, произошедшего над территорией открытого моря, вследствие столкновения воздушного судна одного государства с воздушным судном другого государства. Пунктом 5.4 Приложения 13 к Чикагской конвенции 1944 г. установлено, что «государство регистрации воздушного судна назначает и проводит расследование происшествия, когда такое происшествие имело место быть не на территории какого-либо государства. В случае же столкновения воздушных судов,

---

<sup>354</sup> Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Соединенных Штатов Америки о предотвращении инцидентов в открытом море и в воздушном пространстве над ним 25 мая 1972 года. Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XXVIII. М., 1974. Ст. 1964.

<sup>355</sup> См.: там же.

зарегистрированных в различных государствах, установить какое именно государство должно назначать такое расследование невозможно»<sup>356</sup>.

Проект Постановления Правительства РФ «Об утверждении Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации»<sup>357</sup> является попыткой закрепить на национальном уровне отдельную процедуру расследования происшествия, возникшего при столкновении воздушных судов.

В данном Постановлении установлено, что в случае, если «авиационное происшествие явилось результатом столкновения гражданского воздушного судна с воздушным судном другого вида авиации решение о составе участников принимает Председатель комиссии по расследованию. В случае вовлечения в авиационное происшествие или серьезный инцидент с государственным или экспериментальным воздушным судном представителей авиационного персонала гражданской авиации Российской Федерации, а также в случае вовлечения в авиационное происшествие или серьезный инцидент 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 или серьезный инцидент»<sup>358</sup>.

«Порядок оформления и рассылки материалов расследования в таких случаях определяется согласованным решением комиссии, проводившей расследование»<sup>359</sup>.

---

<sup>356</sup> Приложение 13 «Расследование авиационных происшествий и инцидентов» к Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. ИКАО, 2010. URL: [http://www.bpl.ru/asmар/Annexes/an13\\_cons\\_ru.pdf](http://www.bpl.ru/asmар/Annexes/an13_cons_ru.pdf) (дата обращения: 31.04.2021 г.).

<sup>357</sup> Проект Постановления Правительства «Об утверждении Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации». // Федеральный портал проектов нормативных правовых актов (<https://regulation.gov.ru>). Номер проекта: 101760 (дата обращения: 31.04.2021 г.).

<sup>358</sup> Там же.

<sup>359</sup> Там же.

Вопрос регулирования правоотношений, в случае столкновения воздушных судов разных видов авиации, как в суверенном воздушном пространстве, так и в международном, до сих пор остается неурегулированным.

Примером такого расследования может быть столкновение, произошедшее 1 ноября 1949 года, когда гражданское воздушное судно Douglas DC-4, осуществлявшее регулярный полет по маршруту Бостон – Вашингтон, и воздушное судно Lockheed P-38 вооруженных сил Боливии, которое осуществляло испытательный полет. Расследование в данном случае проводил ныне упраздненный Совет по гражданской авиации Соединенных Штатов Америки.

Вторым случаем авиационной катастрофы с участием воздушных судов двух видов авиации является катастрофа, произошедшая 24 августа 1981 года в небе над Амурской областью. Произошло столкновение воздушного судна Ан-24РВ авиакомпании «Аэрофлот», выполнявшего рейс SU-811 по маршруту Южно-Сахалинск-Комсомольск-на-Амуре – Благовещенск с самолетом-ракетоносцем Ту-16К ВВС СССР, который выполнял разведку погоды. Воздушное судно Ту-16К в ходе набора высоты, при пересечении эшелона полета 5 220 метров столкнулось с Ан-24РВ вследствие ненадлежащей оценки воздушной обстановки диспетчерской службой и отсутствия взаимодействия у военных и гражданских секторов районного центра управления воздушным движением<sup>360</sup>.

Учитывая, что первое авиационное происшествие с участием воздушных судов различных видов авиации произошло 1 ноября 1949, то есть за 2 года до принятия Приложения 13 к Чикагской конвенции, ИКАО, могло предусмотреть возможность принятия норм, регламентирующих порядок такого расследования.

5 сентября 2015 года воздушное судно Boeing 737-800, зарегистрированное Экваториальной Гвинеей, принадлежащее авиакомпании Ceiba International Airlines, выполняющее регулярный международный рейс из Дакара (Сенегал) в Малабо (Экваториальная Гвинея) через Котону (Бенин) столкнувшись с воздушным судном скорой помощи Hawker Siddeley HS.125 зарегистрированным в

---

<sup>360</sup> Аварии, катастрофы, потери Ту-16 и экипажей. URL: <http://www.tu16-badger.com/421601585> (дата обращения: 31.04.2021 г.).

государственном реестре Сенегала, следовавшим из Уагадугу (Буркина-Фасо) в Дакар (Сенегал). Воздушные суда столкнулись над восточной частью Сенегала, вследствие чего в самолете скорой помощи снизилось давление. Кабинный, летный экипаж и пассажиры потеряли сознание. Воздушное судно управлялось автопилотом и потерпело крушение в 59 морских милях от берега. Второе воздушное судно совершило благополучную посадку в Малабо (Экваториальная Гвинея)<sup>361</sup>. Расследование назначило и проводило Бюро расследований и анализа по безопасности гражданской авиации Сенегала.

В таком случае, как указывалось в параграфе ранее, представляется разумным производить расследование происшествия, случившегося на территории суверенного государства с авиацией различных видов по правилам Приложения 13, а в случае столкновения воздушных судов над открытым морем расследование должно проводить государство, в чьем районе полетной информации оно произошло, следствием чего будет создание отчета и рекомендаций, которые будут в дальнейшем использованы при осуществлении полетов, как гражданской авиации, так и государственной.

#### **Выводы:**

В настоящее время Международная организация гражданской авиации не принимает особого участия при расследовании авиационных происшествий, хотя результаты таких расследований, либо авторитетное мнение такой организации могли бы сыграть немаловажную роль при организации безопасности полетов гражданских воздушных судов. Государства начали самостоятельно трактовать положения как статьи 26 Чикагской конвенции, так и Приложения 13 к Конвенции в своих политических интересах, пренебрегая основной целью таких расследований. Появилась правоприменительная практика, изменяющая смысл статей Чикагской конвенции 1944 г.

Более того, ранее ИКАО принимала меры по итогам расследований авиационных происшествий. Так, 27 марта 1977 года, на острове Тенерифе

---

<sup>361</sup> Бюро расследований и анализа по безопасности гражданской авиации Сенегала. Отчет о расследовании катастрофы от 05 сентября 2015. URL: <http://www.bea.sn/rf-accident.pdf> (дата обращения: 02.02.2022 г.).

(Канарские острова), на взлетной полосе аэропорта столкнулись авиалайнеры авиакомпаний KLM – Boeing 747-206В, совершавший рейс Амстердам – Лас-Пальмас-де-Гран-Канария и воздушное судно Boeing 747–121 авиакомпании Pan American, совершавшее рейс Лос-Анджелес-Лас-Пальмас-де-Гран-Канария<sup>362</sup>. По итогам расследования комиссия пришла к выводу, что командир самолета KLM неправильно интерпретировал команду диспетчера, вследствие чего не был прерван взлет. ИКАО разработала единый стандарт употребляемых словосочетаний, применяемый в международных аэропортах, в том числе, в настоящее время пилоты должны повторять основные моменты поступившего приказа<sup>363</sup>.

По нашему мнению, ИКАО как специализированное учреждение ООН должно объективно и беспристрастно анализировать, и контролировать ход и результаты расследования авиационных происшествий и предлагать решения, направленные на предотвращение их в будущем.

Одной из неурегулированных проблем в международном воздушном праве является отсутствие единой процедуры проведения расследования авиационных происшествий с государственными воздушными судами потерпевшими крушения как на территории иностранного государства, так и в международном воздушном пространстве. Учитывая тот факт, что полеты государственных воздушных судов производятся по тем же маршрутам и трассам, по которым передвигаются и гражданские воздушные суда – риск возникновения авиационных происшествий с такими воздушными судами велик и, результаты расследования могут оказать благоприятное влияние на обеспечение безопасности авиации в целом.

Единственным документом, регламентирующим процедуру расследования авиационного происшествия, является Договор по открытому небу 1992 г., согласно которому расследование происшествия с таким воздушным судном происходит по правилам, установленным Приложением 13 к Чикагской конвенции 1944 г.

---

<sup>362</sup> Macarthur Job. Air Disaster Volume 1. Aerospace Publications, 1995. P. 164–180.

<sup>363</sup> Circ. ICAO 153-AN/56.



Данная практика нашла свое отражение и в национальном правоприменении при расследовании авиационного происшествия с воздушным судном Ту-154Б-2 над Черным морем, когда расследование такого происшествия производилось Межгосударственным авиационным комитетом и Службой безопасности полетов РФ.

Полеты воздушных судов над открытым морем стали совершаться регулярно, в связи с чем, в международном воздушном праве сформировался международно-правовой обычай, согласно которому аэронавигационное обслуживание над территорией открытого моря осуществляют прибрежные государства в установленных для них районах полетной информации<sup>364</sup>, стоит отметить, что именно данное государство обладает полными данными о полете воздушных судов в момент происшествия.

В настоящее время, Приложением 13 к Чикагской конвенции установлено, что «расследование авиационного происшествия, произошедшее над территорией открытого моря, проводит государство регистрации такого воздушного судна»<sup>365</sup>. Обязанность государства регистрации воздушного судна является нецелесообразной, как и с точки зрения оперативности проведения такого расследования, так и с финансовой. Логичней было бы предоставить право назначать расследования такого происшествия государству, в чьем районе полетной информации произошла катастрофа.

Вопрос о проведении расследования с участием государственных воздушных судов можно урегулировать путем принятия Резолюции Генеральной Ассамблеи ИКАО, которая рекомендовала бы государствам производить расследование происшествий с государственными воздушными судами в соответствии с правилами, установленными Приложением 13.

---

<sup>364</sup> Травников А.И. Международное аэронавигационное право: учеб. пособие. М.: РУДН, 2013. С. 33.

<sup>365</sup> Приложение 13 «Расследование авиационных происшествий и инцидентов» к Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. ИКАО, 2010. URL: [http://www.bpl.ru/asmap/Annexes/an13\\_cons\\_ru.pdf](http://www.bpl.ru/asmap/Annexes/an13_cons_ru.pdf) (дата обращения: 31.04.2021 г.).

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В начале 19 века, когда человечество только начало изучать технологии полетов, процедура расследования авиационных происшествий отсутствовала как таковая. Лишь в 1909 году, по факту катастрофы с бипланом братьев Райт было произведено первое расследование авиационных происшествий. В то время расследование носило исключительно технический характер и было направлено на выявление конструктивных дефектов судна.

В 1919 году, когда полеты воздушных судов начали производиться чаще, государства приняли Парижскую конвенцию 1919 года, которая закрепила один из основных принципов воздушного права – право исключительного суверенитета государства в отношении воздушного пространства над его территорией<sup>366</sup>. Данная конвенция не содержит норм, регламентирующих процедуру расследования авиационных происшествий.

Со временем, в национальном законодательстве ряда стран появляются отдельные акты, посвященные вопросам расследования происшествий (РСФСР – 1921 год Англия – 1922 год, Пруссия – 1923 год,).

В дальнейшем, в 1944 году, незадолго до окончания Второй мировой войны, по инициативе США в Чикаго была принята Конвенция о международной гражданской авиации, которая была направлена в первую очередь на формирование лидирующего положения США в области коммерческих перевозок. Именно поэтому, в отличие от конвенции 1919 года Чикагская конвенция не предусматривала регламентацию полетов государственных воздушных судов.

В ходе анализа международно-правовой базы в области гражданской авиации, было установлено, что единственным договором, регулирующим публично-правовые отношения государств в сфере международных полетов, является Чикагская конвенция 1944 г. Сегодня, когда с момента ее принятия прошло более 70 лет и, научный прогресс авиационных технологий позволил

---

<sup>366</sup> Конвенция о регулировании воздушных передвижений, подписанная в Париже от 13 октября 1919 г. / Главное управление гражданского воздушного флота при СНК СССР, Международная конвенция воздушных передвижений. М.: Редакционно-издательский отдел Аэрофлота, 1935.

воздушным судам совершать полеты в воздушном пространстве на расстояние более 15 000 км<sup>367</sup>, чего не было ранее, становится очевидна необходимость совершенствования конвенции. Это является необходимым условием для совершенствования обеспечения безопасности полетов.

Статьей 26 этой Конвенции определен порядок расследования авиационных происшествий только потерпевших крушения на территории государств. В момент разработки Чикагской конвенции 1944 года полеты над открытым морем были скорее редкостью и не имели регулярной основы. Именно поэтому при составлении настоящей конвенции было предусмотрено расследование авиационного происшествия только на территории государств, но никак не на территории открытого моря. В последующем процедура расследования авиационного происшествия над открытым морем была определена Приложением 13 к Чикагской конвенции 1944 г., согласно которой в случае, если воздушное судно потерпело крушение в открытом море, то расследование такого происшествия должно проводить государство регистрации воздушного судна. Сегодня, когда полеты над открытым морем стали регулярными и ранее установленная процедура расследования авиационного происшествия, произошедшего за пределами государственных территорий, указанная в Приложении 13 к Чикагской конвенции также нуждается в изменении. В соответствии со сформировавшимся международно-правовым обычаем прибрежные государства осуществляют юрисдикцию в области аэронавигации в установленных для них районах полетной информации, ввиду чего право назначать расследование следует предоставить государству, в чьем районе полетной информации произошла катастрофа, так как оно обладает полной информацией о последнем месте нахождения судна, а также о данных его полета.

Учитывая ранее указанные обстоятельства принятия Чикагской конвенции 1944 г., она также не предусматривает порядок оказания помощи воздушным судам, терпящим бедствие в открытом море. Статья 25 Чикагской конвенции 1944

---

<sup>367</sup> Азербайджанские авиалинии. Наш флот. Airbus A340-500. URL: <https://www.azal.az/ru/about/airbus-a340-500> (дата обращения: 20.10.2022 г.).

г. регулирует меры оказания помощи только на территории государств. В связи с участвовавшими полетами в международном воздушном пространстве, бывают случаи авиационных крушений над открытым морем, ввиду чего очевидна необходимость установления международно-правовой нормы, определяющей порядок оказания помощи воздушному судну, терпящему бедствие за пределами государственных территорий. Такую помощь должно оказывать государство, в районе полетной информации которого находится такое воздушное судно.

Статья 3 Чикагской конвенции 1944 года устанавливает: «что она не применяется к государственным воздушным судам», ввиду чего на современном этапе международное право не содержит универсальных договорных норм, определяющих порядок организации и дальнейшего проведения расследования авиационных происшествий с иностранными государственным воздушными судами как на территории государств, так и за ее пределами. Единственным документом, который регламентирует процедуру расследования авиационного происшествия с государственным воздушными судами, является Договор по открытому небу 1992 г., согласно которому расследование авиационного происшествия или инцидента с самолетом наблюдения (государственное воздушное судно) проводится наблюдаемой Стороной с участием наблюдающей Стороны в соответствии с рекомендациями ИКАО, изложенными в приложении 13 к Чикагской конвенции 1944 г.

Проведя сравнительно-правовое исследование, автор приходит к выводу, что как в США, так и в Российской Федерации процедура расследования авиационных происшествий с государственным и гражданскими воздушными судами не отличается друг от друга, за исключением назначенного уполномоченного органа.

Учитывая вышеуказанное, считаем необходимым произвести унификацию норм, которой установить единый порядок расследования авиационных происшествий как с государственным, так и с гражданскими воздушными судами. Дополнительно, это поможет урегулировать процедуру расследования в случае столкновения гражданского и государственного воздушных судов в открытом

море, поскольку в данном случае, как указано выше, расследование будет проводить государство, в чьем районе полетной информации осуществлялся полет.

В рамках настоящего диссертационного исследования автор изучил национальное законодательство ряда стран (Российская Федерация, США, ФРГ). Анализ которого, показывает, что государства начали учреждать различные региональные межправительственные организации, в сфере обеспечения безопасности полетов гражданской авиации, в том числе в сфере осуществления расследования авиационных происшествий. Учреждение региональных международных организаций воплощает в себе принцип независимого расследования авиационных происшествий. В то же время остается актуальным вопрос ответственности международных организаций, который до сих пор не урегулирован международным правом. В настоящее время по причине того, что не все государства обладают соответствующими технологиями и опытом в области расследования авиационных происшествий, региональные международные организации с участием более развитых стран, создают различные программы по поддержке и развитию в области расследования авиационных происшествий в других государствах. Также, в последнее время имеет место практика передачи полномочий по расследованию авиационных происшествий или серьезных инцидентов другому государству, когда государство не обладает ни технической, ни экономической возможностью проводить такое расследование. Это доказывает необходимость разработки материальных норм, позволяющих предоставить государству места катастрофы передавать по договоренности право назначать или проводить расследование другому государству или международной межправительственной организации.

Создание межправительственных организаций обосновано инициативой реализации принципа независимого проведения расследования, который появился спустя 30 лет после выпуска первого издания Приложения 13.

Более того, в законодательстве большинства государств в сфере регулирования порядка расследования авиационных происшествий дополнительно установлен порядок расследования авиационных инцидентов, который также

упоминается в Приложении 13, что доказывает необходимость дополнить наименование ст. 26 Чикагской конвенции словом «и инциденты».

Процедура расследования авиационных происшествий оказывает существенное влияние на обеспечение полетов авиации в целом. Выводы, сделанные в ходе предыдущих расследований авиационных происшествий, используются при создании воздушных судов, а также организации полетов. Примерами таких спасений жизней является усовершенствование конструкций пассажирских сидений на воздушных судах, которые выдерживают 16-ти кратные перегрузки после авиационной катастрофы, произошедшей в январе 1989 года, в котором при аварийном приземлении в поле 47 пассажиров пострадали по причине поломки кресел или, установка детекторов дыма и системы пожаротушения после катастрофы в сентябре 1998 года, когда во время регулярного пассажирского рейса из Нью-Йорка в Женеву на борту воздушного судна произошел пожар.

Автор настоящего диссертационного исследования подготовил проекты поправок в существующие международные документы, которые способны улучшить как процедуру поиска и спасания, так и расследования авиационных происшествий, что непосредственно окажет влияние на обеспечение безопасности полетов.

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

### I. ДОКУМЕНТЫ

#### 1) Международные договоры

1. Конвенция для объединения некоторых правил, относительно столкновения судов 1910 г. // Собрание законов и распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства СССР. – 1926. – № 31.

2. Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов 1970 г. // Документ ИКАО 8920.

3. Конвенция о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации 2010 г. // Документ ИКАО 9960.

4. Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации 1971 г. // Документ ИКАО 8966.

5. Конвенция о возмещении ущерба, причиненного воздушными судами третьим лицам 2009 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [https://www.icao.int/secretariat/legal/DCCD2009/doc/DCCD\\_doc\\_42\\_ru.pdf](https://www.icao.int/secretariat/legal/DCCD2009/doc/DCCD_doc_42_ru.pdf) (дата обращения: 31.04.2021 г.).

6. Конвенция о международной гражданской авиации 1944 г. // Документ ИКАО 7300/9.

7. Конвенция о регулировании воздушных передвижений 1919 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/901976800> (дата обращения: 31.04.2021 г.).

8. Конвенция о регулировании воздушных передвижений, подписанная в Париже от 13 октября 1919 г. // Главное управление гражданского воздушного флота при СНК СССР, Международная конвенция воздушных передвижений. – М.: Редакционно-издательский отдел Аэрофлота, 1935.

9. Конвенция об открытом море 1958 г. // Ведомости Верховного Совета СССР. – 1962. – № 46.

10. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_r.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf) (дата обращения: 31.04.2021 г.).

11. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_r.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf) (дата обращения: 31.04.2021 г.).

12. Протокол о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию 1988 г. // Документ ИКАО 9518.

13. Протокол, дополняющий Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов 1970 года 2010 г. // Документ ИКАО 9959.

14. Протокол, касающийся изменения Конвенция о международной гражданской авиации от 10 мая 1984 г. // Международное публичное право: Сборник документов. В 2 т. – М.: БЕК, 1996. – Том 2.

15. Соглашение между Национальным бюро по расследованию авиационных происшествий и инцидентов с гражданской авиации Украины (НБААИ) и Советом безопасности Нидерландов о расследовании авиационного происшествия с воздушным судном Boeing 777—200, Регистрационный номер: 9M-MRD «Malaysia Airlines» номер полета MH17, 23rd Июля 2014, Киев // Официальный сайт национального бюро по расследованию авиационных происшествий и инцидентов с гражданской авиацией Украины [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [https://legacy.gscdn.nl/archives/images/Agreement\\_NBAAI\\_and\\_DSB\\_website.pdf](https://legacy.gscdn.nl/archives/images/Agreement_NBAAI_and_DSB_website.pdf) (дата обращения: 31.04.2021 г.).

16. Соглашение о Международной программе КОСПАС – САРСАТ 1988 г. // Сборник международных договоров СССР. Выпуск XLIV. Международные договоры СССР, вступившие в силу с 1 января по 31 декабря 1988 года. – М.: Международные отношения, 1990.



17. Соглашение о создании и деятельности Международного бюро по расследованию авиационных происшествий и серьезных инцидентов от 22.11.2018 г. // Бюллетень международных договоров. – 2020. – № 2.

18. Соглашение о сотрудничестве при спасении человеческих жизней на Балтийском море, подписанное 6 марта 1956 г. в г. Москва // Сборник договоров и законодательных актов зарубежных государств по вопросам мореплавания. – Т. 1. – 1992.

19. International Air Services Transit Agreement, Signed at Chicago, on 7 December 1944 (Transit Agreement) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/chicago1944b.pdf> (дата обращения: 31.04.2021 г.).

20. The Third Supplementary Riyadh Agreement, 2014 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://i2.cdn.turner.com/cnn/2017/images/07/10/translation.of.agreementsupdated.pdf> (дата обращения: 31.04.2021 г.).

## **2) Акты международных организаций**

21. Документ ИКАО 10062. Руководство по учету аспектов безопасности в кабине при расследовании авиационных происшествий и инцидентов. – 2-е изд. Монреаль: ИКАО, 2011. – 356 с.

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

23. Приложение 1 к Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. «Выдача свидетельств авиационному персоналу» // 12-е изд. – ИКАО, 2018.

24. Приложение 13 к Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. «Расследование авиационных происшествий и инцидентов» // 11-е изд. – ИКАО, 2016.

25. Приложение 2 к Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. «Правила полетов» // 10-е изд. – ИКАО, 2005.

26. Рабочий документ Технической комиссии 29–1 сессии ассамблеи ИКАО «Анализ результатов внедрения веб-хранилища ИКАО информации о зонах конфликтов (CZIR) в сфере принципов кодекса поведения в отношении обмена информацией о безопасности полетов и ее использования. Официальный сайт ИКАО [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/WP/wp\\_376\\_ru.pdf](https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/WP/wp_376_ru.pdf) (дата обращения: 21.10.2021 г.).

27. Рабочий документ, представленный Российской Федерацией в ГА ООН от 04.03.2014 г. «Долгосрочная устойчивость космической деятельности (основные элементы концепции создания под эгидой Организации Объединенных Наций единого Центра информации по мониторингу околоземного космического пространства и актуальные аспекты тематики)» // Документ ООН A/АС.105/L.290.

28. Рабочий документ. Специализированное совещание по расследованию и предотвращению авиационных происшествий (AIG). 2008. Официальный сайт ИКАО [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [https://www.icao.int/Meetings/AMC/MA/Accidet%20Investigation%20and%20Prevention%20\(AIG\)%20Divisional%20Meeting/AIGdiv08\\_WP01\\_ru.pdf#search=отчет%20о%20расследовании](https://www.icao.int/Meetings/AMC/MA/Accidet%20Investigation%20and%20Prevention%20(AIG)%20Divisional%20Meeting/AIGdiv08_WP01_ru.pdf#search=отчет%20о%20расследовании) (дата обращения: 21.10.2021 г.).

29. Резолюция Ассамблеи ИКАО А1 – II // Документ ИКАО 9443.

30. Резолюция Ассамблеи ИКАО А36-13 «Сводное заявление о постоянной политике ИКАО и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации». Добавление А «Выработка Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и правил аэронавигационного обслуживания (PANS)» / Действующие Резолюции Ассамблеи ИКАО [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [https://www.icao.int/publications/Documents/9902\\_ru.pdf](https://www.icao.int/publications/Documents/9902_ru.pdf) (дата обращения: 31.04.2021 г.).

31. Резолюция Ассамблеи ИКАО А39-19 «Решение проблем кибербезопасности в гражданской авиации» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/Resolutions/a39\\_res\\_prov\\_ru.pdf](https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/Resolutions/a39_res_prov_ru.pdf) (дата обращения: 31.04.2021 г.).

32. Словарь по международной гражданской авиации // Документ ИКАО 9713. Издание третье. 2007 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://airspot.ru/library/book/icao-doc-9713-slovar-po-mezhdunarodnoy-grazhdanskoj-aviatsii-ikaо> (дата обращения: 31.04.2021 г.).

33. Сотрудничество гражданских и военных органов при организации воздушного движения Руководство по полетам государственных воздушных судов // Документ ИКАО 7782/2.

34. Circular ICAO 153-AN/56.

35. Circular ICAO 285.

36. Circular ICAO 298.

37. Declaration by the High Representative on behalf of the EU on the findings of the Joint Investigation Team on the downing of flight MH17 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2018/05/25/declaration-by-the-high-representative-on-behalf-of-the-eu-on-the-findings-of-the-joint-investigation-team-on-the-downing-of-flight-mh17/> (дата обращения: 31.04.2021 г.).

38. Der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Richtlinie 94/56/EG (ABl. L 295 vom 12.11.2010).

39. Document ICAO 6920.

40. Document ICAO 9756 AN/965.

41. Document ICAO 9946.

42. Document ICAO A39-WP/376.

43. Document ICAO A40-WP/111TE/36.

44. Document ICAO C-WP/14227.

45. Manual on Ground Handling. – 1st Edition, 2019. – International Civil Aviation Organization. – ICAO Document 10121.

46. Manual on the Legal Aspects of Unruly and Disruptive Passengers. – International Civil Aviation Organization. – ICAO Document 10117.

47. Report of the Third Meeting of the Special Committee on Future Air Navigation Systems (FANS/3). – Montreal, 3-21 November 1986. – ICAO Document 9503.

48. Stellungnahme Nr. 1/2008 Der Europäischen Agentur Für Flugsicherheit vom 15 April 2008. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/EASA-2008-0003-00-00-ENDE.pdf> (дата обращения: 31.04.2021 г.).

### **3) Национальное законодательство**

49. Воздушный кодекс Союза Советских социалистических республик 1935 г. // Постановление ЦИК СССР, СНК СССР от 07.08.1935. – № 14/1713.

50. Декрет Совета Народных Комиссаров № 40 «О воздушных передвижениях» // Известия Всероссийского Центрального Исполнительного комитета Советов № 23. – 04.02.1921.

51. Инструкция по расследованию чрезвычайных, наземных происшествий с воздушными судами Министерства гражданской авиации и нарушений воздушного пространства СССР // МГА СССР. – 11.08.1989. – № 26/и.

52. Постановление от 28 мая 1932 г. № 828 «Об утверждении Положения о Главном управлении гражданского воздушного флота при СНК Союза ССР [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.libussr.ru/doc\\_ussr/ussr\\_3828.htm](http://www.libussr.ru/doc_ussr/ussr_3828.htm) (дата обращения: 31.04.2021 г.).

53. Постановление Правительства Российской Федерации от 15.07.2005 г. № 434 «Об оказании содействия комиссии по расследованию авиационного происшествия или инцидента на месте авиационного происшествия или инцидента» // Собрание законодательства Российской Федерации. – № 30. – 25.07.2005.

54. Постановление Правительства Российской Федерации от 2 декабря 1999 г. № 1329 «Об утверждении правил расследования авиационных происшествий и авиационных инцидентов с государственными воздушными судами в Российской Федерации»

Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. – № 50. – 13.12.1999. – Ст. 6218.

55. Постановление Правительства Российской Федерации от 4 апреля 2000 г. № 303 «Об утверждении правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с экспериментальными воздушными судами Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. – № 15. – 10.04.2000. – Ст. 1599.

56. Постановление Правительства Российской Федерации от 4 сентября 2000 г. № 654 «Об утверждении положения о пересечении государственной границы Российской Федерации иностранными спасательными единицами и пребывании их на территории Российской Федерации в целях поиска и спасания людей» // Собрание законодательства Российской Федерации. – № 37. – 11.09.2000.

57. Постановление Правительства РФ «О Министерстве промышленности и торговли Российской Федерации» от 05.06.2008 г. // Собрание законодательства Российской Федерации. – № 24. – Ст. 2868.

58. Постановление Правительства РФ «О Службе безопасности полетов авиации Вооруженных Сил Российской Федерации» от 20.11.2001 г. // Собрание законодательства Российской Федерации. – № 48. 26.11.2001.

59. Постановление Правительства РФ от 30.07.2004 № 396 «Об утверждении Положения о Федеральном агентстве воздушного транспорта» // Российская газета. – № 170. 11.08.2004.

60. Распоряжение Правительства РФ «О подписании Соглашения о создании и деятельности Международного бюро по расследованию авиационных происшествий и серьезных инцидентов» от 10.10.2018 г. // Собрание законодательства РФ. – № 43. – 22.10.2018.

61. Федеральный портал проектов нормативных правовых актов. Проект Постановления Правительства «Об утверждении Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://regulation.gov.ru/projects#npa=101760> (дата обращения: 31.04.2021 г.).

62. Abkürzungsverzeichnis. Abkürzungen für die Verfassungsorgane, die obersten Bundesbehörden und die obersten Gerichtshöfe des Bundes // bund.de. Bundesverwaltungsamt (BVA), abgerufen am 14 August 2016.

63. Der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivillufffahrt und zur Aufhebung der Richtlinie 94/56/EG (ABl. L 295 vom 12.11.2010, S. 35).

64. Federal Aviation Act 1958 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.encyclopedia.com/history/encyclopedias-almanacs-transcripts-and-maps/federal-aviation-act-1958> (дата обращения: 31.04.2021 г.).

65. Federal Bureau of Investigation, FBI [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.fbi.gov/> (дата обращения: 31.04.2021 г.).

66. Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 100-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 1 u. 2 Satz 2 des Gesetzes vom 29. September 2020 (BGBl. I S. 2048).

67. UK Eurocontrol Accession Protocol 2016 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://pca-cpa.org/wp-content/uploads/sites/175/2016/01/Protocol-on-the-Accession-of-the-European-Community-to-the-Eurocontrol-International-Convention-Relating-to-Cooperation-for-the-Safety-of-Air-Navigation.pdf>. (дата обращения: 31.04.2021 г.).

68. US Congress Act [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://history.nasa.gov/SP-4306/contents.htm> (дата обращения: 31.04.2021 г.).

## II. ЛИТЕРАТУРА

### 1) Монографии, учебники и учебные пособия

*на русском языке*

69. *Абашидзе, А.Х.* Международное право: Общая часть / А.Х. Абашидзе, Е.М. Абайделинов. – Воронеж: Наука-Юнипресс. – 2013. – 650 с.

70. *Авиация: Энциклопедия* / Под ред. Г.П. Свищева. – М.: Научное издательство «Большая Российская Энциклопедия», ЦАГИ им. Н.Е. Жуковского, 1994. – 736 с.

71. *Бордунов, В.Д.* Международное воздушное право. Учебное пособие / В.Д. Бордунов. – М.: НОУ ВКШ «Авиабизнес», изд.-во «Научная книга», 2007. – 266 с.

72. *Бордунов, В.Д.* Правовой механизм деятельности международных авиационных организаций / В.Д. Бордунов. – М.: Наука, 1989. – 290 с.

73. *Верещагин, А.Н.* Международное воздушное право. Проблемы международно-правового регулирования воздушных сообщений / А.Н. Верещагин. – М.: Междунар. отношения, 1966. – 199 с.

74. *Гантман, В.И., Волкова, Е.Д., Барановский, В.Г.* Система структура и процесс развития современных международных отношений / В.И. Гантман, Е.Д. Волкова, В.Г. Барановский. – М.: Наука, 1984. – 365 с.

75. *Грабарь, В.Э.* История воздушного права // Вопросы воздушного права / В.Э. Грабарь. – М., 1927. – Вып. 1. – С. 51–52.

76. *Грязнов, В.С., Колосов, Ю.М., Верещагин, А.Н.* Актуальные вопросы международного воздушного права / В.С. Грязнов, Ю.М. Колосов, А.Н. Верещагин. – М.: Международные отношения, 1973. – 200 с.

77. *Грязнов, В.С., Малеев, Ю.Н.* Международное воздушное право / В.С. Грязнов, Ю.Н. Малеев. – М.: Наука, 1980. – 93 с.

78. *Грязнов, В.С., Малеев, Ю.Н.* Правовые основы международных воздушных сообщений / В.С. Грязнов, Ю.Н. Малеев. – М.: Московский институт инженеров гражданской авиации, 1987. – 120 с.

79. *Гуреев, С.А.* Международно-правовые проблемы полетов воздушных судов над морскими пространствами (в свете итогов Третьей Конференции ООН по морскому праву) / С.А. Гуреев // Деятельность государств в Мировом океане. – М., 1983. – С. 69–81.

80. *Дежкин, В.Н.* Актуальные проблемы международного воздушного права: учебное пособие / В.Н. Дежкин. – Л.: Олага, 1986. – 65 с.

81. *Кислицына, Н.Ф., Егоров, В.Г., Карапетянц, И.В.* Международные транспортные организации / Н.Ф. Кислицына, В.Г. Егоров, И.В. Карапетянц. – М.: Литрес, 2020. – 200 с.

82. *Крылов, Н.Б.* Правотворческая деятельность международных организаций / Н.Б. Крылов; Отв. ред. И.И. Лукашук; АН СССР, Институт государства и права. – М.: Наука, 1988. – 170 с.

83. *Крылов, С.Б.* Воздушное право СССР // Воздушно-транспортное право СССР / С.Б. Крылов С.Б. – Л., 1933. – 144 с.

84. *Малеев, Ю.Н.* Международное воздушное право: вопросы теории и практики / Ю.Н. Малеев. – М.: Международные отношения, 1986. – 239 с.

85. *Международное право: учебник* / Под ред. В.Н. Дурденевского, С.Б. Крылова. – М., 1947. – 612 с.

86. *Международное право: учебник* / Под ред. Ф.И. Кожевникова. – М.: Госюриздат, 1957. – 471 с.

87. *Мовчан, А.П.* Международное воздушное право / А.П. Мовчан. – М.: Наука, 1980. – 352 с.

88. *Перетерский, И.С.* Воздушное право / И.С. Перетерский. – М., 1923. – 140 с.

89. *Право международных организаций: учебник для бакалавров и магистратуры* / под ред. А.Х. Абашидзе. – М.: Юрайт, 2014. – 687 с.



90. *Травников, А.И.* Международное аэронавигационное право: учебное пособие / А.И. Травников. – М.: РУДН, 2013. – 201 с.

91. *Травников, А.И.* Правовой режим воздушного пространства. Аэронавигация и безопасность: монография / А.И. Травников. – М.: Проспект, 2014. – 224 с.

92. *Травников, А.И., Абашидзе, А.Х.* Международное воздушное право: учебник для бакалавриата и магистратуры / под ред. А.И. Травникова, А.Х. Абашидзе. – М.: Издательство Юрайт, 2018. – 444 с.

93. *Тункин, Г.И.* Теория международного права / Г.И. Тункин. – М., 1970. – 365 с.

94. *Тункин, Г.И., Мюллерсон, Р.А.* Курс международного права. В 7 т. / Г.И. Тункин, Р.А. Мюллерсон. – М.: Наука, 1989. – Т. 1. – 360 с.

95. *Ушаков, Н.А.* Проблемы теории международного права / Н.А. Ушаков. – М., 1988. – 132 с.

96. *Фердросс, А.* Международное право. Перевод с немецкого / Под ред. Г.И. Тункина. – М.: Инostr, лит., 1959. – 652 с.

97. *Черниченко, С.В.* Источники международного права. Нормы и принципы международного права / С.В. Черниченко. – М., 2008. – 60 с.

98. *Черниченко, С.В.* Контуры международного права. Общие вопросы / С.В. Черниченко. – М.: Научная книга, 2014. – 592 с.

99. *Шиббаева, Е.А.* Право международных организаций: Вопросы теории / Е.А. Шиббаева. – М.: Международные отношения, 1986. – 160 с.

100. *Шумилов, В.М.* Международное право / В.М. Шумилов. – М., 2008. – 397 с.

*на иностранных языках*

101. *Abeyratne, R.* Convention on International Civil Aviation. A Commentary / R. Abeyratne. – Heidelberg: Springer International Publishing, 2014. – 737 p.

102. *Allwards, M.* An Illustrated History of Seaplanes and Flying Boats / M. Allwards. – New York: Dorset Press. – 1981. – 160 p.

103. *Bowers, P.* Curtiss Aircraft. 1907–1947 / P. Bowers. – London: Putnam, 1970. – 637 p.
104. *Bradbury, J.N.* ICAO and Future Air Navigation Systems / J.N. Bradbury. – Berlin: Springer, 1991. – 154 p.
105. *Buergenthal, T.* Law-Making in the International Civil Aviation Organization / T. Buergenthal. – N.Y.: Syracuse University Press, 1969. – 247 p.
106. *Dempsey, P.S.* Public International Air Law / P.S. Dempsey. – Montreal: Centre for Research in Air and Space Law, 2008. – 878 p.
107. *Huang, J.* Aviation Safety through the Rule of Law. ICAO's Mechanisms and Practices / J. Huang. – The Netherlands: Kluwer Law International, 2009. – 256 p.
108. *Leon, M. de.* Introduction to Air Law (10<sup>th</sup> edition) / M. de Leon. – The Netherlands: Kluwer Law International, 2017. – 576 p.
109. *Milde, M.* International Air Law and ICAO / M. Milde. – Portland: Eleven International Publishing, 2008. – 351 p.
110. *O'Connell, J., Williams, G.* Air transport in the 21st century / J. O'Connell, G. Williams. – London: Routledge, 2016. – 457 p.
111. *Ratajczyk, M.* Regional Aviation Safety Organizations. Enhancing Air Transport Safety Through Regional Cooperation / M. Ratajczyk. – The Netherlands: Kluwer Law International, 2015. – 352 p.
112. *Sanchez, H.* The Principles and Practice of International Aviation Law / H. Sanchez. – Cambridge: Cambridge University Press, 2014. – 871 p.
113. *Schermers, H.G., Blokker, N.M.* International Institutional Law / H.G. Schermers, N.M. Blokker. – Leiden-Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 2011. – 1310 p.
114. *Shaw, M.N.* International Law / M.N. Shaw. – Cambridge: Cambridge University Press, 2008. – 1709 p.
115. *Thirlway H.* The Sources of International Law. Oxford: Oxford University Press., 2014. – 304 p.
116. *Weber, L.* International Civil Aviation Organization (ICAO) / L. Weber. – The Netherlands: Kluwer Law International, 2017. – 212 p.

## 2) Научные статьи

*на русском языке*

117. *Абашидзе, А.Х., Травников, А.И.* Старые, но современные проблемы международного воздушного права / А.Х. Абашидзе, А.И. Травников // *Право. Журнал Высшей школы экономики.* – 2019. – № 3. – С. 181–202.

118. *Баталов, А.А.* Вспомогательные процессы образования норм международного воздушного права: актуальные вопросы теории и практики / А.А. Баталов // *Московский журнал международного права.* – 2020. – № 4. – С. 64–80.

119. *Баталов, А.А.* Источники международного воздушного права: актуальные вопросы теории и практики / А.А. Баталов // *Московский журнал международного права.* – 2020. – № 3. С. 64–90.

120. *Баталов, А.А.* Международно-правовые аспекты обеспечения безопасности полетов гражданских воздушных судов в районах боевых действий и военных учений / А.А. Баталов // *Московский журнал международного права.* – 2018. – № 2. – С. 58–70.

121. *Баталов, А.А.* Некоторые тенденции международно-правового регулирования борьбы с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации в свете Пекинской международной конференции по воздушному праву 2010 года / А.А. Баталов // *Евразийский юридический журнал.* – 2013. – № 6. – С. 56–61.

122. *Григорян, П.А.* Международные организации в борьбе с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации / П.А. Григорян // *Закон и Право – Law & Legislation.* – 2017. – № 6. – С. 102–105.

123. *Дворецкий, М.Ю.* Оптимизация уголовной ответственности за неоказание капитаном судна помощи, терпящим бедствие / М.Ю. Дворецкий // *Вестник Саратовской государственной академии права.* – 2007. – № 3. – С. 173–176.

124. *Жуковский, Н.Е.* О гибели воздухоплателя Отто Лилиенталя / Н.Е. Жуковский // *О движении твердого тела, имеющего полости, наполненные*

однородной капельной жидкостью: сб. статей. М., 1896. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://books.e-heritage.ru/book/10070436> (дата обращения: 30.04.2021 г.).

125. *Иглин, А.В.* Ответственность государства в сфере международных воздушных перевозок / А.В. Иглин // Транспортное право. – 2010. – № 2. – С. 17–19.

126. *Травников, А.И.* Обычаи в международном воздушном праве / А.И. Травников // Закон и право. – 2013. – № 6. – С. 75–76.

127. *Травников, А.И., Шамарин, П.А.* Роль Международной организации гражданской авиации в стандартизации деятельности воздушного транспорта / А.И. Травников, П.А. Шамарин // Вопросы российского и международного права. – 2018. – Т. 8. – № 11А. – С. 92–97.

*на иностранных языках*

128. *Dobelle, J.F.* Le droit derive de IOCI et le controle di respect de son application / J.F. Dobelle // Annuaire Francais de Droit International. – 2003. – XLIX. – P. 453–491.

129. *Hailbronner, K.* Topical Problems of International Aviation Law / K. Hailbronner // Law and State. – 1973. – № 8. – P. 95–98.

130. *Matte, N.M.* The Chicago Convention – Where from Where To, ICAO? / N.M. Matte // Annals of Air and Space Law. – 1994. – № 19. – Part I. – P. 360–376.

131. *Milde, M.* The Chicago Convention – Air Major Attendants Necessary of Desirable 50 Years Later / M. Milde // Annals of Air and Space Law. – 1994. – Vol. XIX. – P. 401–426.

132. *Schubert, F.* The Liability of Air Navigation Services in the Single European Sky / F. Schubert // Annals of Air & Space Law. – 2003. – Vol. XXVIII. – № 57. – P. 75–80.

133. *Shenstone, B.* Transport Flying Boats: Life and Death / B. Shenstone // The Aeronautical Journal. – 1969. – Vol. 73. – № 708. – P. 1038–1040.

### 3) Диссертации и авторефераты диссертаций

134. *Баталов, А.А.* Проблемы современного международно-правового регулирования воздушных сообщений: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.10 / Баталов Александр Александрович. – М., 2003. – 179 с.

135. *Верещагин, А.Н.* Основные проблемы международного воздушного права: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук / Верещагин А.Н. – М., 1971. –31 с.

136. *Ганенков, Е.О.* Перспективы международно-правового регулирования аэрокосмической навигации: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.10 / Ганенков Евгений Олегович. – М., 2015. – 184 с.

137. *Иванов, А.А.* Основные проблемы европейского транспортного права: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.10 / Иванов Александр Александрович. – М., 2006. – 164 с.

138. *Малкина, И.Б.* Международные неправительственные организации в современном международном праве: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.10 / Малкина Инна Борисовна. – М., 2001. – 194 с.

139. *Подшибякин, С.А.* Правовой статус международных неправительственных организаций: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.10 / Подшибякин Сергей Александрович. – М., 2004. – 158 с.

140. *Травников, А.И.* Взаимодействие международно-правового и национально-правового режимов воздушного пространства: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.10 / Травников Александр Иванович. – М., 2011. – 198 с.

141. *Чернов, В.А.* Государственное управление в сфере гражданской авиации и вопросы правового обеспечения безопасности воздушных перевозок в Российской Федерации: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.14 / Чернов Владимир Александрович. – С.-Пб., 2008. – 192 с.

142. *Эргот, А.А.* Международно-правовые проблемы регулирования деятельности авиации общего назначения: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.10 / Эргот Алёна Анатольевна. – М., 2013. – 18 с.

#### 4) Электронные ресурсы

143. Бюро по расследованию и анализу безопасности гражданской авиации Франции [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.bea.aero/docspa/2009/f-cr090601.en/pdf/f-cr090601.en.pdf> (дата обращения: 31.04.2021 г.).

144. В Москве подписано соглашение о создании и деятельности Международного бюро по расследованию авиационных происшествий и серьезных инцидентов. Министерство транспорта РФ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://mintrans.gov.ru/press-center/news/8922> (дата обращения: 31.04.2021 г.).

145. Глава Boeing спрогнозировал объемы восстановления пассажирских перевозок в США // Официальный сайт Российской Газеты. 12.05.2020 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://rg.ru/2020/05/12/glava-boeing-sprognoziroval-obemy-vosstanovleniia-passazhirskih-perevozk-v-ssha.html> (дата обращения: 31.04.2021 г.).

146. Доклад Федеральной службы по надзору в сфере транспорта об осуществлении государственного контроля (надзора) в сфере транспорта и транспортной безопасности и об эффективности такого контроля за 2020 год. // Федеральная служба по надзору в сфере транспорта [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [https://rostransnadzor.gov.ru/storage/folder\\_page/2021/03-31/StCP1Pmn/!КНД%20Ространснадзор2020.pdf](https://rostransnadzor.gov.ru/storage/folder_page/2021/03-31/StCP1Pmn/!КНД%20Ространснадзор2020.pdf) (дата обращения: 30.10.2021 г.).

147. История создания NTSB [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.nts.gov/about/history/Pages/default.aspx> (дата обращения: 31.04.2021 г.).

148. Катастрофа дирижабля R-38 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://chrontime.com/sobytiya-katastrofa-dirijablya-r-38> (дата обращения: 31.04.2021 г.).

149. Лилиенталь О. Полет птиц, как основа искусства летать. Материалы для систематики полетов, 1889 [Электронный ресурс]. – Режим доступа:

[https://lilienthal-museum.museumnet.eu/sites/lilienthal-museum.museumnet.eu/files/archivalie/digitalisaterepublic/gl\\_10.pdf](https://lilienthal-museum.museumnet.eu/sites/lilienthal-museum.museumnet.eu/files/archivalie/digitalisaterepublic/gl_10.pdf) (дата обращения: 30.04.2021 г.).

150. Окончательный отчет о расследовании авиационного происшествия с воздушным судном Boeing 737 MAX PK-LQP 29 октября 2018 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.knkt.go.id/post/read/laporan-final-penerbanhan?cat=QmVyaXRhfHNIY3Rpb24tNjU> (дата обращения: 21.03.2021 г.).

151. Окончательный отчет от 3 июля 1988 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [https://reports.aviation-safety.net/1988/19880703-0\\_A30B\\_EP-IBU.pdf](https://reports.aviation-safety.net/1988/19880703-0_A30B_EP-IBU.pdf) (дата обращения: 21.03.2021 г.).

152. Окончательный отчет по расследованию авиационного происшествия Самолета Ту-154М [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://pravo.ru/store/doc/doc/FinalReportTu-154MRussian.pdf> (дата обращения: 21.03.2021 г.).

153. Окончательный отчет по результатам расследования авиационного происшествия катастрофы самолета Falcon 50EX от 26.10.2016 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [https://mak-iac.org/upload/iblock/194/Final\\_Report\\_rus\\_FGLSA.pdf](https://mak-iac.org/upload/iblock/194/Final_Report_rus_FGLSA.pdf) (дата обращения: 31.04.2021 г.).

154. Окончательный отчет расследования авиационного происшествия с ВС DC-10-30 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.fss.aero/accident-reports/dvdfiles/NZ/1979-11-28-NZ.pdf> (дата обращения: 31.04.2021 г.).

155. Официальный сайт BAGAIA [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.bagaia.org/organization> (дата обращения: 31.04.2021 г.).

156. Официальный сайт ENCASIA [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/about-encasia-network\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/about-encasia-network_en) (дата обращения: 31.04.2021 г.).

157. Официальный сайт Агентства по обеспечению безопасности аэронавигации в Африке и на Мадагаскаре (АСЕКНА) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://asesnaonline.asesna.aero/> (дата обращения: 31.04.2021 г.).

158. Официальный сайт Арабской организации гражданской авиации (АрКГА) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://acao.org.ma/> (дата обращения: 31.04.2021 г.).

159. Официальный сайт Африканской комиссии гражданской авиации (АФКАК) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://afcac.org/en/index.php> (дата обращения: 31.04.2021 г.).

160. Официальный сайт Европейской конференции гражданской авиации (ЕКАК) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.ecac-ceac.org/about> (дата обращения: 31.04.2021 г.).

161. Официальный сайт КОСПАС-САРСАТ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.cospas-sarsat.int/ru/about-us/about-the-programme> (дата обращения: 31.04.2021 г.).

162. Официальный сайт Межгосударственного авиационного комитета [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://mak-iac.org/rassledovaniya/okomissii/> (дата обращения: 30.10.2021 г.).

163. Официальный сайт Международного совета аэропортов (АСИ) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://aci.aero/> (дата обращения: 31.04.2021 г.).

164. Официальный сайт Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.iata.org/> (дата обращения: 31.04.2021 г.).

165. Официальный сайт Международной организации гражданской авиации [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.icao.int/> (дата обращения: 31.04.2021 г.).

166. Официальный сайт Международной федеральной ассоциации авиационных диспетчеров (IFATCA) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.ifatca.org/> (дата обращения: 31.04.2021 г.).

167. Официальный сайт Международной федеральной ассоциации линейных пилотов (IFALPA) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.ifalpa.org/> (дата обращения: 31.04.2021 г.).



168. Официальный сайт организации Евроконтроль [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.eurocontrol.int/> (дата обращения: 31.04.2021 г.).

169. Пассажирский поток через аэропорт Шереметьево составил 49,9 миллионов пассажиров // Официальный сайт международного аэропорта Шереметьево [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [https://www.svo.aero/ru/press\\_center/press\\_releases/sheremetyevo-airport-served-over-49.9-million-passengers-in-2019](https://www.svo.aero/ru/press_center/press_releases/sheremetyevo-airport-served-over-49.9-million-passengers-in-2019) (дата обращения: 31.04.2021 г.).

170. Перечень организаций, которые могут быть приглашены на совещание ИКАО [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [https://www.icao.int/about-icao/Pages/RU/Invited-Organizations\\_RU.aspx](https://www.icao.int/about-icao/Pages/RU/Invited-Organizations_RU.aspx) (дата обращения: 01.04.2021 г.).

171. Правительство РФ – Заседание Евразийского межправительственного комитета [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://government.ru/news/28814/> (дата обращения: 31.04.2021 г.).

172. Россия отправила в США произведенные компанией под санкциями аппарата ИВЛ // Журнал Forbes [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.forbes.ru/newsroom/biznes/396859-rossiya-otpravila-v-ssha-proizvedennyye-kompaniyey-pod-sankciyami-apparaty-ivl> (дата обращения: 05.11.2021 г.).

173. Сотрудничество ИКАО и МСА по вопросам повышения стандартов безопасности полетов в аэропортах. Сообщение ИКАО для СМИ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.icao.int/Newsroom/News%20Doc%202012/SOM.10.12.RU.pdf> (дата обращения: 31.04.2021 г.).

174. Общемировой пассажирский поток авиакомпании // Официальный сайт «Деловой авиационный портал» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.ato.ru/content/obshchemirovoy-passazhiropotok-aviakompaniy-sostavit-60-naseleniya-zemli> (дата обращения: 31.04.2021 г.).

175. A Brief History of the FAA [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [https://www.faa.gov/about/history/brief\\_history/](https://www.faa.gov/about/history/brief_history/) (дата обращения: 31.04.2021 г.).

176. Find a Grave. George E.M. Kelly [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.findagrave.com/memorial/22407/george-e.m.-kelly> (дата обращения: 30.04.2021 г.).

177. National Transportation Safety Board (NTSB) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.nts.gov/> (дата обращения: 31.04.2021 г.).

178. Official website International Transportation Safety Association [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://itsasafety.com/about/history-of-itsa/> (дата обращения: 31.04.2021 г.).

179. Om Statens havarikommisjon [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://havarikommisjonen.no/Om-oss> (дата обращения: 31.04.2021 г.).

180. U.S. Department of Justice [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.justice.gov/> (дата обращения: 31.04.2021 г.).

## ПРИЛОЖЕНИЕ 1

### Протокол, касающийся изменения Конвенции о международной гражданской авиации

Подписан в Монреале \_\_\_ 20 \_\_\_ г.

АССАМБЛЕЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ГРАЖДАНСКОЙ  
АВИАЦИИ,

СОБРАВШИЕСЯ на свою \_\_\_ сессию в Монреале \_\_\_ 20 \_\_\_ г.,

ПРИНЯВ К СВЕДЕНИЮ, что международная гражданская авиация в значительной степени способствует установлению и поддержанию дружбы и взаимопонимания между нациями и народами мира, в то время как процедура расследования авиационных происшествий тесно связана с обеспечением безопасности полетов между государствами.

ПРИНЯВ ВО ВНИМАНИЕ необходимость того, чтобы международная гражданская авиация могла развиваться безопасным и упорядоченным образом, ПРИНЯВ ВО ВНИМАНИЕ, что должна обеспечиваться безопасность полетов гражданской и государственной авиации

ПРИНЯВ К СВЕДЕНИЮ, решимость Договаривающихся государств принять надлежащие меры, направленные на должное обеспечение процедур расследования авиационных происшествий

1. ПОСТАНОВЛЯЕТ, что целесообразно изменить Конвенцию о международной гражданской авиации, совершенную в Чикаго 7 декабря 1944 г.,

2. УТВЕРЖДАЕТ в соответствии с положениями ст. 94 «а» вышеуказанной Конвенции следующую предложенную поправку к указанной Конвенции:

*проект*

В ст. 26 Конвенции о международной гражданской авиации внести следующие изменения:

1. Название статьи изложить в следующей редакции: «Расследование авиационных происшествий и инцидентов».

2. Текст статьи изложить в следующей редакции: 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, либо передает право другому Государству назначить расследование 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.

В случае происшествия с воздушным судном одного Договаривающегося государства, имевшего места за территориями других государств и повлекшего смерть или серьезные телесные повреждения либо свидетельствующего о серьезном техническом дефекте воздушного судна или аэронавигационных средств, государство, в районе полетной информации которого назначает расследование в соответствии с процедурой, которая может быть рекомендована Международной организацией гражданской авиации.

3. УСТАНОВЛИВАЕТ в соответствии с положением упомянутой ст. 94 «а» настоящей Конвенции, что вышеуказанная предложенная поправка вступает в силу после ее ратификации 22 Договаривающимися государствами.

4. РЕКОМЕНДУЕТ государствам проводить расследование с государственными воздушными судами одного договаривающегося Государства,

потерпевшими крушения на территории другого Договаривающегося государства, либо за пределами такой территории по правилам, установленным Приложением 13 в части, не противоречащей национальному законодательству.

Председатель сессии Ассамблеи

Генеральный секретарь

**ПРИЛОЖЕНИЕ 2****Протокол,  
касающийся изменения Конвенции  
о международной гражданской авиации**

Подписан в Монреале \_\_\_ 20 \_\_\_ г.

АССАМБЛЕЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ГРАЖДАНСКОЙ  
АВИАЦИИ,

СОБРАВШИЕСЯ на свою \_\_\_ сессию в Монреале \_\_\_ 20 \_\_\_ г.,

ПРИНЯВ К СВЕДЕНИЮ, что международная гражданская авиация в значительной степени способствовать установлению и поддержанию дружбы и взаимопонимания между нациями и народами мира, в то время как процедура поиска и спасания влияет не только на обеспечение жизни граждан, но и на обеспечение безопасности полетов гражданской авиации.

ПРИНЯВ ВО ВНИМАНИЕ необходимость того, что обеспечение безопасности полетов является одной из первоочередных целей Международной организации гражданской авиации, ПРИНЯВ ВО ВНИМАНИЕ, что должна обеспечиваться безопасность и

жизнь лиц, находящихся на борту гражданских воздушных судов, ПРИНЯВ К СВЕДЕНИЮ решимость Договаривающих государств принять надлежащие меры, направленные на должно обеспечение процедур поиска и спасания

1. ПОСТАНОВЛЯЕТ, что целесообразно изменить Конвенцию о международной гражданской авиации, совершенную в Чикаго 7 декабря 1944 г.,

2. УТВЕРЖДАЕТ в соответствии с положениями ст. 94 «а» вышеуказанной Конвенции следующую предложенную поправку к указанной Конвенции:

***проект***

В ст. 25 Конвенции о международной гражданской авиации внести следующие изменения:

Текст статьи изложить в следующей редакции: Каждое Договаривающееся государство, в районе полетной информации которого находилось воздушное судно, обязуется принимать такие меры по оказанию помощи воздушным судам, терпящим бедствие на его территории, какие оно сочтет возможными, и при условии осуществления контроля со стороны своих властей, разрешать собственникам этих воздушных судов или властям государства, в котором эти воздушные суда зарегистрированы, оказывать такие меры помощи, какие могут диктоваться данными обстоятельствами. Каждое Договаривающееся государство при организации поиска пропавшего воздушного судна будет сотрудничать в осуществлении согласованных мер, которые время от времени могут рекомендоваться в соответствии с настоящей Конвенцией.

3. УСТАНОВЛИВАЕТ в соответствии с положением упомянутой ст. 94 «а» настоящей Конвенции, что вышеуказанная предложенная поправка вступает в силу после ее ратификации 22 Договаривающимися государствами.

Председатель сессии Ассамблеи

Генеральный секретарь