

УДК 343.13

«Человеческий фактор» и расследование авиапроисшествий

Юрьев Сергей Сергеевич

Доктор юридических наук, профессор,
президент Национальной ассоциации воздушного права,
Российская академия адвокатуры и нотариата,
105120, Российская Федерация, Москва,
пер. Малый Полуярославский, д. 3/5;
e-mail: collegeum_mka@mail.ru

Аннотация

В статье рассматриваются вопросы «человеческого фактора» и его значение при расследовании происшествий в социотехнических системах, в частности, авиации. Отмечается, что любое авиапроисшествие всегда происходит вследствие сочетания активных и пассивных недостатков социотехнической системы, что требует адекватного уголовно-процессуального реагирования.

Для цитирования в научных исследованиях

Юрьев С.С. «Человеческий фактор» и расследование авиапроисшествий // Вопросы российского и международного права. 2015. № 1-2. С. 33-44.

Ключевые слова

Международная организация гражданской авиации, человеческий фактор, социотехническая система, ошибка, авиапроисшествие, расследование, ответственность.

Введение

В одном из документов Международной организации гражданской авиации – Руководстве по обучению в области человеческого фактора (далее – Руководство ИКАО) – справедливо отмечается: «Человеческий фактор как термин требует четкого определения потому, что когда он употребляется в обиходе, то зачастую охватывает все аспекты человеческой деятельности» [Руководство по обучению..., 1998]. Думается, что применительно к авиационной деятельности человеческий фактор – это влияние человека, ограниченное пределами его психофизиологических, социально-ролевых и нормативно-правовых возможностей, на функционирование социотехнической системы и ее элементов.

Расследование авиапроисшествий, вызванных «человеческим фактором»

Однако, в отличие от психофизиологических и социально-ролевых, нормативно-правовой аспект человеческого фактора не только слабо исследован, но и значение его иногда подвергается сомнению. Отчасти эти сомнения обусловлены тем, что право, даже будучи универсальным регулятором общественных отношений, не может охватить все их многообразие, восполнить пробелы духовно-нравственного характера тех или иных субъектов авиационной деятельности.

Действительно, законодательство («позитивное право») само по себе имеет определенные пределы воздействия на поведение индивидов. Вместе с тем, данный тезис ни в коей мере нельзя рассматривать как своего рода проявление «правового нигилизма», умаление роли права и правовых регуляторов в жизни общества, в том числе в аспекте человеческого фактора, особенно серьезно проявляющего себя в сложных социотехнических системах.

Как указано в Руководстве ИКАО, будучи сложной социотехнической системой, авиация требует точной координации большого числа человеческих и механических элементов с тем, чтобы она могла функционировать. Она также обладает развитыми средствами защиты безопасности. В такой системе про-

исшествия являются результатом сочетания ряда содействующих факторов, каждый из которых необходим, но недостаточен для вывода из строя средств защиты системы. В этой связи современные представления о безопасности предполагают подход, при котором основное внимание уделяется недостаткам в самой системе безопасности, а не ошибкам в индивидуальных действиях [Руководство по обучению..., 1998].

Если говорить о «верхних этажах» системы безопасности, то применительно к полномочиям органов государственной власти заметим, что у нас в стране ведомственным регулятором в области авиации является Министерство транспорта Российской Федерации, которому подведомственны и Федеральное агентство воздушного транспорта (функции – управление государственным имуществом и оказание государственных услуг), и Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (орган надзора). На наш взгляд, неоднократные реорганизации федеральных органов власти в области гражданской авиации пользы не принесли. В частности, на Минтранс России обязанности по оперативному изменению нормативных актов в области авиации не возложены. В свою очередь, Федеральное агентство воздушного транспорта поставлено в положение «управляющего делами», не наделенного правом издания нормативных актов.

Имеются факты, когда контролирующие органы пытаются указывать авиационным властям на якобы имеющиеся нарушения, не обладая достаточной компетентностью в области авиации.

Вместе с тем, в качестве непосредственной причины авиапроисшествий обычно указывается «ошибка человека», не состоящего на службе в органах власти. Так, в Руководстве ИКАО отмечается, что в течение многих лет каждые три из четырех авиационных происшествий происходили в результате сбоев в работоспособности человека, при этом абсолютное устранение вероятности человеческих ошибок затруднительно, поскольку «ошибки являются нормальной составной частью поведения человека». Тем не менее, с самого начала существования авиации человеческая ошибка считается одним из основных факторов возникновения происшествий и инцидентов; предотвращение человеческих ошибок и борьба с ними были и будут оставаться и впредь одной из основных проблем в авиации [Руководство по обучению..., 1998].

Размышляя над социально-психологическим генезисом ошибки, В.А. Якушин отмечает, что невозможность мышления определить ошибку чувственно воспринятого и дать истинную оценку правильно воспринятым явлениям объясняется либо достаточно сильным искажением механизма отражения объективной реальности, либо непоследовательностью логического мышления, обусловленного недостаточным уровнем знания, малым практическим и социальным опытом, физиологическими и психологическими состояниями лица, его психологическими свойствами, особенностями ситуации [Якушин, 1988, 39-40].

В этой связи с точки зрения права представляется необходимым обращать особое внимание на формулирование и практическую реализацию норм, касающихся медицинских и образовательных требований к авиационному персоналу.

Вместе с тем, В.А. Якушин справедливо подчеркивает, что «ошибка возможна в таком факте, который никак не влияет на характеристику преступного деяния» [Якушин, 1988, 50]. На наш взгляд, нельзя признать ошибкой несоблюдение норм и правил (например, регламента технического обслуживания воздушного судна).

Как уже отмечалось, согласно Руководству ИКАО современные представления о безопасности предполагают подход, при котором основное внимание уделяется недостаткам в самой системе безопасности, а не ошибкам в индивидуальном действии. Крупномасштабные высокотехнические системы, в частности, авиация, получили название «социотехнические системы», указывающее на сложные взаимодействия между их человеческим и техническим компонентами. В безопасности социотехнических систем ключевыми понятиями являются факторы управления и происшествия по организационным причинам [Руководство по обучению..., 1998].

Особо следует остановиться на таких используемых ИКАО категориях, как «активные» и «скрытые» недостатки авиатранспортной системы. В Руководстве ИКАО указывается: «В зависимости от того, сразу или не сразу проявляются их последствия, недостатки можно рассматривать как активные недостатки, то есть ошибки или нарушения, которые оказывают незамедлительное неблагоприятное воздействие и обычно ассоциируются с эксплуатационным персоналом (пилот, диспетчер УВД, авиамеханик и т. д.), и скрытые недостат-

ки, то есть решения или действия, последствия которых могут не проявляться в течение длительного времени. Скрытые недостатки проявляются под воздействием активных недостатков, технических проблем или неблагоприятных условий в системе, разрушая средства защиты системы. Скрытые недостатки присутствуют в системе задолго до возникновения происшествия и, по всей вероятности, порождаются директивными, нормативными органами, а также другими людьми, далеко отстоящими от происшедшего события как во времени, так и в пространстве. Люди, работающие в рамках интерфейса «человек – машина» (эксплуатационный персонал), играют роль наследников дефектов системы, таких, как дефекты, порожденные плохой конструкцией, противоречивыми целями, порочной организацией и плохими управленческими решениями. Они просто создают условия, при которых скрытые недостатки могут проявиться. Усилия в области безопасности должны быть направлены на выявление и устранение именно таких скрытых недостатков, а не представлять собой усилия ограниченного характера, целью которых является сведение к минимуму активных недостатков. Активные недостатки – это лишь верхушка айсберга» [Руководство по обучению..., 1998]. Возникает вопрос – адекватны ли действующее законодательство и правоприменительная практика особенностям социотехнических систем?

Говоря о доктрине, можно отметить, что учёные единодушны в том, что при установлении объективной стороны преступления (впрочем, как и любого правонарушения) необходимо наличие причинной связи между деянием (действием или бездействием) субъекта правонарушения и наступившими в результате данного деяния общественно опасными последствиями. Это правило непреложно и в отношении происшествий, случающихся в социотехнических системах [Коробеев, 2003], [Гринберг, 2008], [Шишкин, 2009, 95].

Вместе с тем, справедливо подчёркивается, что в силу специфики социотехнических систем необходимо выявление не только непосредственного виновника происшествия, но и иных лиц, без противоправных деяний которых конкретное событие не имело бы места. По этому поводу М.С. Гринберг пишет: «Существенно важно движение от непосредственного виновника катастрофы к тем, кто сам не нажимал «не на ту кнопку», не засыпал во время дежурства,

не был невнимательным при переговорах с диспетчером, но, нарушив, скажем, режим отдыха работника, определил его невнимательность или сон во время рейса. Или, нарушив правила профотбора, допустил к управлению источником повышенной опасности профнепригодное или необученное лицо, или разрешил эксплуатацию неисправного механизма, дефектного железнодорожного пути и т.д. итогом всех этих действий, нередко более значимым и более опасным, чем непосредственное причинение вреда, являются ситуации, чреватые таковыми. (...) В этих условиях при установлении причиной связи между последовавшей аварией или катастрофой и действиями лиц, причастных к таковым, ограничиваться ориентированием лишь на прямого причинителя вреда – значит заведомо выводить из круга лиц, ответственных за происшедшее, именно тех, чей «вклад» в то, что произошло, был особенно велик» [Гринберг, 2008, 138, 139]. Однако современное законодательство препятствует такому подходу, не идет по этому пути и практика, в том числе в силу сложности выявления причинно-следственных связей происшествий в социотехнических системах, а также доказывания и квалификации выявленных нарушений. Как правило, «скрытые недостатки» рассматриваются не более как обстоятельства, способствовавшие совершению преступления; выявление этих обстоятельств влечет, согласно УПК РФ, внесение представления об их устранении. Конечно, следует обратить внимание и на вопросы юридической ответственности за недобросовестное отношение к работе, не повлекшее тяжкие последствия. Думается, в условиях социотехнической системы такая ответственность (возможно, административная) должна быть установлена.

Согласно пункту 2 ст. 95 Воздушного кодекса Российской Федерации целями расследования авиационного происшествия или инцидента являются установление причин авиационного происшествия или инцидента и принятие мер по их предотвращению в будущем. Аналогичная норма закреплена и в Правилах расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 18 июня 1998 г. № 609 (далее – ПРАПИ-98).

Согласно пункту 1.2.2.19 ПРАПИ-98 «причины (факторы) авиационного происшествия или инцидента – действия, бездействие, обстоятельства, усло-

вия или их сочетание, которые привели к авиационному происшествию или инциденту». Обратим внимание, что толкование понятия «причина» весьма широко, причём это понятие отождествлено с понятием «фактор».

Итоговым документом расследования является Окончательный отчет (приложение 10 к ПРАПИ-98), в котором, в частности, указываются «все недостатки и нарушения в подготовке и действиях экипажа, персонала служб обеспечения и управления полетом, проектирования, изготовления и технической эксплуатации авиационной техники, недостатки руководящих документов, выявленные в процессе расследования, которые не оказали непосредственного влияния на исход полета, но отрицательно влияют на безопасность полетов в целом».

Следует особо остановиться на идеологии ПРАПИ-98 по отношению к «активным» и «скрытым» недостаткам. Как думается, по формальной логике, если установлен фактор, негативно влияющий на общее (безопасность полетов в целом), то данный фактор должен негативно влиять и на единичное (безопасность конкретного полета). Но исходя из общепринятого подхода, во главу угла ставится установление именно непосредственных причин авиапроисшествия. Здесь и процессуальное расследование (согласно УПК РФ), и непроцессуальное расследование (по ПРАПИ-98) имеют одни идейные корни, а и в итоге – и один результат, сводящийся, как правило, к наказанию некоего «винтика». В качестве иллюстрации такой оценки сошлемся на то, что согласно рекомендациям криминалистов при расследовании авиапроисшествий какие-либо версии, связанные со «скрытыми» недостатками, даже не выдвигаются [Морозов, 2001, 124-125].

В качестве проблемы, требующей отдельного обсуждения, необходимо заметить, что в окончательных отчетах нередко причины и факторы авиационных событий описываются без должного внимания к правовым последствиям применяемых формулировок. Казалось бы, проводимые на основе ПРАПИ-98 расследования не имеют целью установление чье-либо вины или ответственности; данная норма закреплена и в Воздушном кодексе Российской Федерации, и в международно-правовых документах. Однако, на наш взгляд, эти нормы несут в себе изрядную долю лукавства.

Так, в пункте 2.4.7 ПРАПИ-98 читаем: «Действия членов комиссии, подкомиссий и рабочих групп, имеющие одновременно уголовно-процессуальный характер, т.е. направленные на сбор доказательственных материалов (...) должны проводиться с ведома правоохранительного органа, проводящего предварительное следствие». Итак, мы видим, что действиям в рамках ПРАПИ-98 придается характер действий, проводимых в рамках УПК РФ. Коль скоро так, то добытые по ПРАПИ-98 «доказательственные материалы» могут использоваться в качестве доказательств при уголовно-процессуальном расследовании. Уже в силу одного этого факта положение о том, что расследование по ПРАПИ-98 не ставит целью установление вины и ответственности, не выдерживает критики. «Целью», возможно, и не ставит, но к установлению вины и возложению ответственности приводит.

Особенно ярко нацеленность на результат, совпадающий с задачами правоохранительных органов, видна из миссии группы опроса (приложение 4 к ПРАПИ-98). В частности, группа опроса выполняет такие функции:

- совместно с органами внутренних дел и со следственными органами Следственного комитета Российской Федерации выявляет свидетелей и очевидцев авиационного происшествия (то есть де-факто осуществляет оперативно-розыскную деятельность);

- по согласованию или совместно со следственными органами Следственного комитета Российской Федерации проводит опрос должностных лиц, свидетелей и очевидцев авиационного происшествия, при необходимости с применением магнитофонной записи, который оформляется протоколом с указанием времени, места опроса, должности лица, производящего опрос, анкетных данных опрашиваемого (то есть по существу выполняет следственные действия).

В этой связи материалы Окончательного отчета широко используются в следственной и судебной практике для доказывания обстоятельств происшествия, установления виновных и привлечения их к ответственности, взыскании материального ущерба. Поэтому очевидно, что юридическая сила данного документа должна быть повышена, равно как и требования к его содержанию (обоснованности, доказанности, юридической точности).

Заключение

Главное же видится в том, чтобы перевести подходы ИКАО к «активным» и «скрытым» недостаткам, как причинам авиапроисшествий, в плоскость правовых норм и правоприменительной практики.

В отечественной и зарубежной юридической доктрине проблема причинности является дискуссионной и явно выходит за рамки данной публикации. Вместе с тем, очевидно, что в условиях усложнения социотехнических систем существенно возрастает общественная опасность неосторожного преступления, вызванного множественностью причин, то есть многочисленных служебных, трудовых или гражданско-правовых нарушений отдельных участников (элементов) системы. Эта опасность не становится меньше от того, что тот или иной субъект не имел умысла на причинение вреда. На наш взгляд, поскольку любое авиапроисшествие всегда происходит вследствие сочетания активных и пассивных недостатков социотехнической системы, то любые, даже достаточно отдаленные, противоправные деяния (действия или бездействие), без которых авиапроисшествие не могло бы наступить, следует рассматривать как причину происшествия и, соответственно, устанавливать и привлекать к уголовной и иной предусмотренной законом ответственности всех лиц, допустивших указанные противоправные деяния.

Библиография

1. Гринберг М.С. Преступления в сфере взаимодействия человека и техники. Омск: Омский университет, 2008. 288 с.
2. Коробеев А.И. Транспортные преступления. СПб.: Юридический центр Пресс, 2003. 406 с.
3. Морозов В.А. (ред.) Методика расследования происшествий на железнодорожном и авиатранспорте. М.: ИНФРА-М, 2001. 158 с.
4. Плиева А.С. Взаимодействие власти и прокуратуры в вопросах федеральной безопасности: понятийно-терминологический аспект // Теории и проблемы политических исследований. 2014. № 6. С. 28-44.

5. Руководство по обучению в области человеческого фактора. Издательство Первое. Документ ИКАО 9683-AN/950. Монреаль: ИКАО, 1998. 370 с.
6. Шишкин С.К. Ответственность за вред, причиненный деятельностью, создающей опасность для окружающих. Теория и практика. М.: Ось-89, 2009. 160 с.
7. Юраков М.В. Европейская безопасность: проблемы и тенденции // Теории и проблемы политических исследований. 2014. № 4. С. 27-42.
8. Якушин В.А. Ошибка и ее уголовно-правовое значение. Казань: Казанский университет, 1988. С. 39-40.

The human factor and investigation into air accidents

Sergei S. Yur'ev

Doctor of Law, professor,
President of the National Association of Air Law,
Russian Academy of Advocacy and Notaries,
105120, 3/5 Malyi Poluyaroslavskii lane, Moscow, Russian Federation;
e-mail: collegeum_mka@mail.ru

Abstract

The article studies the "human factor" and its role in the investigation into accidents in sociotechnical systems, in particular, in aviation. It is noted that all air accidents always happen because of the combination of apparent and hidden disadvantages of a sociotechnical system, which requires an adequate criminal procedure response. It is obvious that the increased complexity of sociotechnical systems leads to increased public danger posed by negligent crimes that occur as a result of numerous disciplinary, labour or civil violations committed by the individual participants (elements) of the system. The author of the article states that danger does not decrease because of the fact that a subject had no intention of doing harm. As all air accidents always happen because of the combination of

apparent and hidden disadvantages of sociotechnical systems, any (even quite remote) wrongful acts (actions or inaction), without which the accident would have never occurred, should be considered to be the causes of an accident and all people who have committed such acts should be held responsible for committing them. The author of the article thinks that the approaches of the ICAO to "apparent" and "hidden" disadvantages as causes of air accidents should be enshrined in laws.

For citation

Yur'ev S.S. (2015) "Chelovecheskii faktor" i rassledovanie aviaproisshestvii [The human factor and investigation into air accidents]. *Voprosy rossiiskogo i mezhdunarodnogo prava* [Matters of Russian and International Law], 1-2, pp. 33-44.

Keywords

International Civil Aviation Organization, human factor, sociotechnical system, mistake, air accident, investigation, responsibility.

References

1. Grinberg M.S. (2008) *Prestupleniya v sfere vzaimodeistviya cheloveka i tekhniki* [Crimes in the sphere of interaction between man and machinery]. Omsk: Omskii universitet.
2. Korobeev A.I. (2003) *Transportnye prestupleniya* [Transport crimes]. St. Petersburg: Yuridicheskii tsentr Press Publ.
3. Morozov V.A. (ed.) (2001) *Metodika rassledovaniya proisshestvii na zheleznodorozhnom i aviatransporte* [Methodology of investigation into railway and aircraft accidents]. Moscow: INFRA-M Publ.
4. Plieva A.S. (2014) Vzaimodeistvie vlasti i prokuratury v voprosakh federal'noi bezopasnosti: ponyatiino-terminologicheskii aspekt [Interaction of the authorities and prosecutor's office in problems of federal safety: conceptual and terminological aspect]. *Teorii i problemy politicheskikh issledovaniy* [Theories and Problems of Political Studies], 6, pp. 28-44.
5. *Dokument IKAO 9683-AN/950. Rukovodstvo po obucheniyu v oblasti chelovecheskogo faktora* [Document of the ICAO 9683-AN/950. A guide to training in the sphere of the human factor] (1998). 1st ed. Montreal: ICAO.

6. Shishkin S.K. (2009) *Otvetstvennost' za vred, prichinyonnyi ddeyatel'nost'yu, sozdayushchei opasnost' dlya okruzhayushchikh. Teoriya i praktika* [Responsibility for harm caused by activities that pose a danger to the wider public. Theory and practice]. Moscow: Os-89 Publ.
7. Yakushin V.A. (1988) *Oshibka i eyo ugovovno-pravovoe znachenie* [Mistake and its criminal legal effect]. Kazan: Kazanskii universitet.
8. Yurakov M.V. (2014) Evropeiskaya bezopasnost': problemy i tendentsii [European security: problems and tendencies]. *Teorii i problemy politicheskikh issledovaniy* [Theories and Problems of Political Studies], 4, pp. 27-42.