

И.Л. Трунов

## ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ЭКСПЕРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ НЕЗАВИСИМОГО РАССЛЕДОВАНИЯ ПРИЧИН АВИАКАТАСТРОФ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

После ярославской трагедии Россия вышла на первое место в мире за 2011 г. по количеству разбившихся самолетов и погибших в авиакатастрофах людей — скончалось 119 человек, разбилось восемь самолетов. О неизбежном росте трагедий, группа адвокатов и экспертов коллегии адвокатов «Трунов Айвар и партнеры», сопровождающая расследование пятой авиакатастрофы, предупреждает после каждого списания вины на погибших летчиков и полной корыстной безнаказанности чиновников от авиации. Законы авиации написаны кровью.

2 ноября 2011 г. представители Межгосударственного авиационного комитета, в очередной раз огласили заключение комиссии по расследованию причин катастрофы самолета ЯК-42Д на аэродроме Туношна у г. Ярославля, произошедшей 7 сентября 2011 г. Виновными признаны погибшие летчики.

Фактическим Министерством гражданской авиации России является Межгосударственный Авиационный Комитет, общественная структура СНГ, которую учредили 12 государств бывшего Союза ССР. Правительство РФ в нарушение действующего законодательства, Конституции РФ и Международных норм права наделило Межгосударственный авиационный комитет (МАК) чрезмерными функциями и полномочиями.

В соответствии Указа Президента РФ от 5 августа 1992 г. № 439, Постановлению Правительства РФ от 23 апреля 1994 г. № 367 и от 7 апреля 1995 г. № 316, Соглашению между Правительством РФ и МАК об условиях его пребывания на территории РФ, от 20 октября 1995 г.: Должности руководителей и сотрудников МАК приравнены и наделены полномочиями федерального министерства, установлена обязательность решений МАК для всех органов России. По сути МАК — это Министерство гражданской авиации России, «Следственный комитет авиационных происшествий», дипломатическое представительство, ком-

мерческая структура. Надгосударственная структура с функциями контроля над Российской Федерацией. В истории мировой гражданской авиации, нет, и не было такого примера передачи государством своих неотъемлемых прав и полномочий международной общественной организации.

Помещения МАКа и его имущество неприкосновенны. В помещениях МАКа не применяется законодательство РФ. Правительство Российской Федерации принимает надлежащие меры для защиты помещений МАКа от всякого вторжения или нанесения ущерба. Имущество МАКа, находящееся на территории РФ, пользуется иммунитетом в отношении обыска, реквизиции, экспроприации, конфискации или иных форм судебного вмешательства. МАК освобождается от всех налогов, сборов, пошлин и других платежей, взимаемых на территории РФ (сертификация только одного самолета стоит примерно 3 миллиона долларов США).

Председатель МАКа и его заместители пользуются иммунитетом, — «не подлежат судебной ответственности за действия, совершенные ими при исполнении служебных обязанностей».

Должностные лица МАКа в отношении себя и членов своих семей имеют дипломатические привилегии и иммунитеты. Иммунитет в отношении действий, совершенных при исполнении служебных обязанностей, сохраняется за должностными лицами МАКа и после прекращения их службы в МАКе.

МАК при ввозе и вывозе с территории РФ предметов, пользуется льготами, аналогичными тем, которые предоставляются в Российской Федерации дипломатическим представительствам иностранных государств.

Архивы МАКа неприкосновенны. Официальные сообщения и корреспонденция МАКа не подлежат цензуре, вправе пользоваться дипломатической почтой. Правительство РФ предоставляет МАКу право

пользоваться шифрами, курьерской и другими специальными видами связи, обеспечивающими конфиденциальность передачи информации, в порядке и на условиях, дипломатических представительств.

Правительство РФ предоставляет МАКу услуги связи, охранные, транспортные, коммунальные и другие в порядке и на условиях, установленных для федеральных органов исполнительной власти (т.е. безвозмездно). При этом Россия одна из немногих стран участников МАК продолжает щедрое финансирование из бюджета, при полном отсутствии контроля за расходованием средств.

Помимо расследования авиакатастроф, МАК в большей степени занимается финансовыми вопросами. Возмездной сертификацией двигателей, комплектующих изделий, летной годности самолетов, авиатехники (хотя в соответствии с Чикагской конвенцией данную деятельность может производить только государство), авиакомпаний, аэродромов и всего аэродромного оборудования, авиатехнических баз, учебных центров, высших и средних учебных заведений, медицинских учреждений, оборудование центров УВД. За вознаграждение, открывает путь к эксплуатации старого еще летающего хлама. Без разрешения МАКа ни один самолет не будет поставлен на производственную линию, не будет куплен, просто не поднимется в воздух. Не сможет функционировать ни один международный аэродром — именно МАК сертифицирует и все аэродромное оборудование. Несменяемый Председатель МАКа, длительное время директор ГосНИИ «Аэронавигация» — предоставляющий воздушные коридоры. Дети Председателя — руководители авиакомпаний. Председатель МАК — создатель и организатор «Международной Ассоциация авиастроителей», объединяющей авиастроителей России и других стран СНГ для контроля и отстаивания интересов авиационной промышленности.

Еще раз: самолеты, аэропорты, обучение и подготовка, оборудование, воздушные трассы, расследование катастроф — прерогатива МАК. МАК сертифицирует, он же надзирает и сам расследует правонарушения своих, наделенных дипломатическим иммунитетом и неподсудных, чиновников. Очень удобно в случае аварии, может с этим и связано списание всех «грехов» на погибших летчиков.

Как гласит ст. 79 Конституция РФ, Россия может участвовать в межгосударственных объединениях и передавать им часть своих полномочий в соответствии с международными договорами, если это не влечет ограничения прав и свобод человека и гражданина и не противоречит основам конституционного строя РФ. Федеральный закон от 15 июля 1995 г. № 101-

ФЗ «О международных договорах РФ» закрепляет в ст. 15, что «ратификации подлежат Международные договоры РФ, об участии РФ в межгосударственных союзах, международных организациях и иных межгосударственных объединениях, если такие договоры предусматривают передачу им осуществления части полномочий РФ или устанавливают юридическую обязательность решений их органов для РФ».

Международное Соглашение о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства (подписано странами Содружества Независимых Государств в декабре 1991 г.), должно было быть ратифицировано в форме принятия отдельного Федерального закона, которого нет. Исполнительная власть, т.е. Правительство РФ, не имеет права подменять законодателя и издавать подобные подзаконные нормативно-правовые акты.

Почти 10 лет существует нелегитимный орган, незаконно исполняющий важнейшие государственные полномочия федерального министерства исполнительной власти России, в области нормирования летной годности воздушных судов, годности к эксплуатации аэродромов, а также расследования авиационных происшествий.

МАК активно ведет разработку и совершенствование Авиационных правил по нормированию летной годности гражданской авиационной техники и процедурам сертификации воздушных судов и их компонентов. 11 стран участниц Соглашения МАК ведут свои авиареестры. Все, кроме России. Украина зарегистрировала собственный вариант Авиационных правил (АПУ). Пунктом 3 ст. 8 Воздушного кодекса предусмотрено «...Требования к проведению обязательной сертификации... и порядок их проведения, установленные Федеральными авиационными правилами, обязательны для соблюдения всеми федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, а также юридическими лицами и гражданами». В нарушение Воздушного кодекса МАК разработал и применяет свою сертификацию по Авиационным правилам, а не Федеральным как того требует закон.

МАК также ведет разработку, правил производства авиационной техники, правил сертификации международных и категоризированных аэродромов и их оборудования, а также нормирования воздействия авиации на окружающую среду и правил расследования авиационных происшествий. Странная ситуация озадачивала в том числе и Президента Путина, который давал поручения Правительству (№ 8501 от 17 октября 2006 г. и № МК-11 от 30 января 2006 г.) разобраться с полномочиями МАК.

Незаконные постановления не соответствуют, в том числе, и ст. 8 Международного Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства (подписано странами Содружества Независимых Государств в декабре 1991 г.). МАК должен лишь являться исполнительным органом, обеспечивающим выполнение решений Совета по авиации и использованию воздушного пространства, созданного в качестве международной общественной организации.

Таким образом, МАК не является субъектом международного права и не может самостоятельно осуществлять каких-либо властных полномочий, тем более государственных функций РФ, которые он получил в нарушение общепризнанных норм международного права, ст. 11, 16, 71, 79 Конституции РФ и Федерального законодательства. Россия должна создать свой собственный национальный орган, призванный осуществлять государственный контроль, за безопасностью полетов и другими сторонами деятельности авиации, отнесенными исключительно к компетенции государства.

Помимо международных норм права, Указ Президента РФ № 439 и Постановления Правительства РФ № 367, № 316, не соответствуют п.7 ст. 37 Воздушного Кодекса закрепляющей — государственный контроль «за летной годностью гражданских воздушных судов, авиационных двигателей и воздушных винтов», и «проведение обязательной сертификации ... в области гражданской авиации». Такие же требования и в случае обязательной сертификации аэродромов и аэропортов, а также объектов единой системы организации воздушного движения.

За основу Соглашения от 20 октября 1995 г. между Правительством РФ и МАК об условиях его пребывания на территории РФ, положена Венская конвенция 18 апреля 1961 г. «О дипломатических сношениях». Но она не допускает совмещения статуса дипломатического представительства и прав коммерческого лица. Статья 41 закрепляет обязанность не вмешиваться в дела государства пребывания. Лица, наделенные дипломатическим иммунитетом, не имеют права заниматься в государстве пребывания профессиональной или коммерческой деятельностью в целях личной выгоды (ст. 42). Функции дипломатического представительства жестко очерчены и в них нет ни одной указанной в Соглашении привилегии. Освобождение от налогов, сборов и пошлин трактуется по-другому, и сопровождается большим количеством оговорок. Венская конвенция не содержит в части дипломатического иммунитета понятия «не подлежат судебной ответственности». Не случайно МИД России в январе

1995 г. выражал возражения по поводу столь широких полномочий. Был даже разработан законопроект «О прекращении Соглашения между Правительством Российской Федерации и МАК об условиях его пребывания на территории Российской Федерации».

В Верховный Суд РФ адвокатами подано соответствующее заявление о признании незаконными и недействующими Указа Президента РФ от 5 августа 1992 г. № 439, Постановления Правительства РФ от 23 апреля 1994 г. № 367 и от 7 апреля 1995 г. № 316, Соглашения между Правительством РФ и МАК об условиях его пребывания на территории РФ от 20 октября 1995 г.

Россия как участник Конвенции о международной гражданской авиации подчиняется нормативным документам ИКАО. Резолюция ИКАО А-29-13 предусматривает ответственность за безопасность полетов именно за государством. «Улучшение контроля в области безопасности: Договаривающиеся государства ответственны, как за обеспечение контроля за безопасностью авиоперевозчиков, базирующихся на их территории, так и за обеспечение контроля за безопасностью воздушных судов, включенных в их национальные регистры». В России же ответственность возложена на общественную межгосударственную организацию в нарушение Международных норм.

Государственные органы России, регламентировав деятельность МАК, сняли с себя всю ответственность за безопасность полетов. Но и МАК, имея дипломатический иммунитет и неподсудность, не несёт ответственности за снижение уровня безопасности полётов воздушных судов, техническое состояние и безопасность эксплуатации воздушных судов и средств обеспечения безопасности их полётов, развитие авиационной сети, новых авиационных технологий, разработку более совершенной авиатехники. В России ни кто не несёт ответственности, ни уголовной ни материальной за безопасность гражданской авиации. Как следствие коррупционная безнаказанность, катастрофический рост авиапроисшествий. Неслучаен вывод Счетной палаты (2000 г.), проводимая МАК политика не соответствует интересам национальной безопасности России.

Заявление в Верховный Суд РФ подано в интересах потерпевших трех последних авиакатастроф: Пермская авиакатастрофа 14 сентября 2008.; Авиакатастрофа самолета Ту-134 под Петрозаводском в Карелии 20 июня 2011; Ярославская авиакатастрофа с хоккейной командой «Локомотив» 7 сентября 2011.

Как следует из обжалуемых актов, Решения и заключения МАК обязательны для всех органов России и неподсудны. В рамках расследования уголовных дел,

связанных с авиационными происшествиями заключения МАК приобщаются в качестве основного доказательства, формирующего решение по уголовному делу. Доказательство, полученное нелегитимным органом, является полученным с существенным нарушением закона и должно быть исключено. При положительном решении Верховного Суда РФ, решения по уголовным делам в период с декабря 1991 должны быть пересмотрены ввиду новых обстоятельств.

Бесспорно, МАК, должен продолжить свое существование, выполняя функции международного сотрудничества, определенные участниками Соглашения о гражданской авиации. Государства участники Соглашения несут персональную ответственность за безопасностью полетов и другие стороны деятельности авиации, отнесенные международными нормами права к исключительной компетенции каждого государства.

Дополняет печальную картину Российской гражданской авиации, проблема многовластия и, как следствие, несогласованности. Сегодня в авиации управляют четыре государственных властных ведомства и общественная организация. Среди которых доминирует Межгосударственный авиационный комитет, далее Министерство транспорта, Федеральная служба по надзору в сфере транспорта, Федеральная аэронавигационная служба, Федеральное агентство воздушного транспорта.

Возвращаясь к последней авиакатастрофе 7 сентября 2011 г. самолета ЯК — 42Д. 2 ноября 2011г. представители МАК «торжественно» объявили в красочной телепередаче для всей страны содержание и выводы экспертного заключения комиссии по расследованию обстоятельств и причин катастрофы самолета ЯК-42Д на аэродроме Туношна у г. Ярославля при взлете с хоккейной командой «Локомотив» на борту. Лаконичный вывод МАК причин катастрофы — «непосредственной причиной катастрофы самолета явились ошибочные действия экипажа, выразившиеся в обжатии тормозных педалей перед подъемом носового колеса при неправильном положении ног на педалях в процессе взлета». Эта авиатрагедия традиционно представлена комиссией МАК, как следствие ошибочных и, по сути, неразумных действий членов экипажа, предпринявших на разбеге самолета его неоднократное торможение нажатием педалей, а затем после отрыва лайнера от земли, выведших его в простейших воздушных условиях полета, на режим сваливания, причем полупустой (посадочных мест 73, 37 погибших игроков представителей национальных команд Чехии, Швеции, Словакии, 7 членов экипажа, багаж клюшки и коньки), мало загруженный Як-42, по сво-

им техническим возможностям, задирает нос высоко и взлетает почти вертикально.

Заявления представителей МАК об «обжатии тормозных педалей перед подъемом носового колеса при неправильном положении ног на педалях в процессе взлета», не соответствуют действительности, параметры работы тормозной системы Як-42Д в «черных ящиках» не прописываются.

Если бы при разгоне работала тормозная система самолета, весящего 54 тонны, на взлетно-посадочной полосе оставались бы черные полосы, в особенности яркие следы должен был оставить многотонный самолет на 400 метрах грунта. Но бетонная полоса чистая, на грунте даже трава не примята.

Торможение блокирует шасси при взлете, но самолет взлетел и пролетел километр, в полете торможение шасси, тем более, не играло бы ни какой роли. Самолет Як-42Д не имеет иных средств торможения на взлете кроме тормозов колес(реверса тяги двигателей, спойлеров и др.). Взлетел, но увеличения скорости более 230 км/ч не произошло. Высоту больше 6 метров набрать не смог. Начал заваливаться на левую сторону вывернув максимально элероны вправо, что свидетельствует о неуправляемости в поперечном канале самолета. Основная причина гибели самолета крен в левую сторону и неуправляемость не исследовалась.

Почему не набирал высоту, и не слушался руля, причем тут тормоза? Эти вопросы, пока остающиеся без объективного ответа, напрашиваются сами, качество топлива? исправность самолета? По заключению ГосНИИ гражданской авиации от 25 октября 2011г. гидрожидкости основной гидросистемы не соответствуют требованиям стандарта. Полет и посадка до аэропорта Ярославля (Туношна) проходили в штатном режиме, а вот после дозаправки 8 тонн топлива, самолет не смог взлететь. Очень высока вероятность некачественного топлива на третьесортном аэродроме.

Очевидцы происшествия, видевшие начало катастрофы с 400 метров, утверждают, именно после взрывов (резких хлопков), самолет «резко пошел вниз и потом ударился и развалился». Перед вылетом досмотра и взвешивания багажа службой организации перевозок, не производилось. Фактическая загрузка превышала данные загрузочной ведомости на 2.095 кг. Договор был на перевозку небольшой спортивной команды, спортивный инвентарь, багаж не тяжелый. 37 человек максимум, багажа 30 килограмм — 1110 кг., фактическая загрузка 5.970кг. Что составляло эту большую разницу, могло оно взрываться или нет?

Эксперты МАК говорят о хорошем состоянии самолета Як-42Д, прошедшем надлежащую проверку. Странно выглядит качественная проверка самолета в аэропорту Туношна, не имеющем допуска к международным пассажирским перевозкам, и даже данный чартерный рейс выполнялся по разовому разрешению. Разрешительная система аэропорта допускает больных авиаторов, принимающих запрещенные лекарства. Логичен вывод об отсутствии, как контроля за летным составом, так и технического контроля, который находится на таком же низком уровне.

Самолет с бортовым номером RA-42434 эксплуатировался около 18 лет, 6482 часов эксплуатации, имел VIP-салон на 73 пассажира. А сертификат летной годности разбившегося борта №2082101871 заканчивался через три недели — 01.10.2011 года.

Такие же большие сомнения вызывает вывод комиссии МАК о причинно-следственной связи нахождения следов фенобарбитала в ткани почки второго пилота и причиной катастрофы. Результаты экспертизы не позволяют судить о количественном содержании принятой дозы. Фенобарбитал входит в состав многих безобидных лекарств отпускающихся без рецепта и ограничений в приеме, к примеру, корвалол и валокордин. Близкий круг родственников категорически отрицает наличие каких-либо заболеваний у пилота. Вдова Игоря Жевелова, отдавшая 25 лет своей жизни воздушному транспорту, подтверждает — «У нас с ним были очень доверительные отношения. Если бы он болел, или принимал запрещенные лекарства, я бы знала».

Вернемся к «интересным» выводам экспертов МАК. «Нажатие на педали тормоза и изменение продольной перегрузки может быть не замечено членами экипажа (п. 1.1.70), что отчасти соответствует классификации НАТО». Самолет Як-42 — Clobber (с английского — барахло, хлам) выпускался в Смоленске и Саратове до 2002г. На сегодняшний день в России продолжают летать около 100 Як-42. Они имеют не только большой износ (более 50 процентов), но и проблемы с обеспечением запчастей. Борт RA-42434, как самодельный конструктор, дооборудован под пассажиров ВИП-класса. Имеются сведения, ТО-10000 (технический осмотр) самолет проходил в августе 2011. Агрегаты, которые должны ремонтироваться через определенный налет, не ремонтировали, имелись большие проблемы с одним из двигателей, ТО было настолько низкого качества, что капитан судна отказывался его принимать. За все время существования Як-42 произошло восемь катастроф. Нынешняя стала девятой.

Кстати, буквально через день после катастрофы, председатель МАК объявил, что техника работала без-

отказно (см. прессу). Ясный ориентир, где искать причину.

Подобная методика представления авиапроисшествий в российской авиации МАКом является традиционной и фактически не изменяется со времен его создания (1991г).

Специалисты МАКа, особенно его руководство, упрямо не желает признавать несомненную структуру возникновения, развития и завершения опасной ситуации в конкретном полете, завершившемся аварией, а тем более катастрофой. Суть ее в том, что ошибочные, некорректные, неоптимальные действия летчиков в абсолютном большинстве случаев возникают у них не инициативно, а под воздействием опасных, негативных факторов, находящихся при возникающих в ходе полета в двух других компонентах авиационной системы:

- 1) Экипаж
- 2) Авиатехника (самолет, вертолет)
- 3) Среда (все остальное, включая организацию, подготовку, руководство данным полетом, его обеспечение)

Но в актах расследования МАКа — вывод однозначный, ошибка экипажа, прежде всего — командира воздушного судна. Стаж работы экипажа свидетельствует о большой практике и высоком профессионализме. Командир Андрей Соломенцев, до момента крушения налетал 6900 часов, из них 1600 — на Як-42. Второй пилот, Игорь Жевелов, налетал на Як-42 400 часов, а всего — 13 000 часов, что равно 18 месяцам непрерывного полета. При детальном разборе, ошибки экипажа бесспорно есть, но причинно-следственная связь между причинами аварии, которые привели к трагедии и ошибкам экипажа отсутствует.

Аналогичные акты МАК по выводам катастроф Ан-124 1997г. Иркутск; А-320 2006г. в Сочи; А-300 2006г. в Иркутске; Б-737 2008г. у Перми; Ту-154 2006г. у Донецка; Ту-134 20.06.11 Петрозаводск и другие. С такой формулировкой выводов не согласно абсолютное большинство независимых авиационных специалистов других ведомств, связанных с авиацией. Ответственность должностных и юридических лиц выглядит просто смехотворно и не распространяется на МАК и его сотрудников. Административный кодекс России предусматривает комично низкое наказание, которое не распространяется на комиссию МАК. Так, согласно ст. 11.30 за сокрытие либо искажение информации, связанной с авиационным происшествием или инцидентом доказательственных материалов и влечет наложение административного штрафа на должностных лиц — от четырех тысяч до десяти тысяч рублей; на юридических лиц — от двадцати тысяч до пятидесяти тысяч рублей.

яти тысяч рублей. Именно отсутствие профилактических мер, безнаказанность, корыстное желание скрывать проблемы, списать все на погибших, привели Россию к 1 месту по количеству авиакатастроф.

Председателем комиссии МАК, как правило, является специалист, не имеющий ни летного образования, ни соответственно летного опыта. Он может быть весьма эрудирован в авиационной тематике, но лишь теоретически. В США, председателем комиссии является только летный специалист, притом летающий именно на рассматриваемом типе воздушных судов. Так в состав комиссии обязательно включается представитель потерпевший катастрофу авиакомпании, не просто экспертом, а лицом с правом подписи в случае несогласия.

Отдельный не менее болезненный вопрос выплата страхового обязательного минимального покрытия. Адвокаты коллегии «Трунов Авар и партнеръ» защищают потерпевших пяти авиакатастроф. Ни когда страховые компании не выполняли свои обязательства в полном объеме. Единственный исключительный случай, родственники погибшего 11 августа 2011 г. в авиакатастрофе под Пермью начальника Управления Администрации Президента РФ генерала-полковника Геннадия Трошева — «Аэрофлот» и страховая компания выплатили им 16 миллионов рублей.

Для того чтобы иметь возможность летать в ИАД территорией Европейского сообщества Страхование обязательно должно соответствовать Постановлению Европейского Парламента и Совета Европы от 21 апреля 2004 г. № 785/2004 «О требованиях к страхованию авиоперевозчиков и эксплуатантов воздушных судов», и Монреальской конвенции 1999г. Минимальное обязательное страховое покрытие в соответствии Европейским правилам страхования — 250 тысяч специальных прав заимствования, что равно 16 миллионам рублей. Компания «Як Сервис» выполняла чартерные пассажирские авиоперевозки по России, СНГ, Европе, Ближнему и Среднему Востоку, парк воздушных судов состоял из четырех самолетов Як-40 и одного Як-42Д. Страховая компания «Лексгарант» родственникам погибших предлагает выплату не больше 2 миллиона 25 тысяч. Также достаточно странно выглядят небольшие суммы, предложенные в страховой компании «Уралсиб», которая несет ответственность в соответствии с Договором №000013/1021/761 предусматривающим страхование по риску смерти в результате несчастного случая хоккеистов. Та же картина наблюдается и в выплате страховой суммы компанией ОАО «СОГАЗ» застраховавшей Автономную некоммерческую организацию «Континентальная хоккейная лига» Договор №11 LA 0790.

Компания «Як-Сервис», ЗАО с уставным капиталом 40 тыс. рублей, не имеющая своих самолетов и экипажей, все 5 самолетов в аренде, формальное юридическое лицо. С 1993 года борт RA-42434 сменил нескольких владельцев: «Орел-Авиа», «Быково-Авиа», «Аэро-Рент», имя последнего владельца почему-то не уточняется. Компания не отвечала за подготовку экипажей и самолетов, основная масса сотрудников альтруисты, работающие по документам без оплаты, по месту регистрации не удалось найти ни одного работающего офиса. Должности руководителя летной службы и инспектора по безопасности не заполнены. Несмотря на фактически липовую компанию, сфальсифицированную документацию, сертификация подтверждена несколькими государственными структурами.

В Европе в 2009 г. компания «Як-Сервис», была признана одной из самых небезопасных российских авиакомпаний. Европейскими экспертами был сделан данный вывод по результатам проверок состояния самолетов, оборудования, судовой и полетной документации, прибывающих в аэропорты Европы самолетов. В России только после этой авиакатастрофы авиакомпания «Як-Сервис» была лишена свидетельства эксплуатанта. Ответственность должностных лиц, подтверждавших сертификацию номинальной, опасной авиакомпании, не рассматривалась.

Среди рекомендаций МАК нет положения о необходимости запрета осуществления пассажиро-перевозок посредническими фирмами. Хотя, недопустима сама возможность существования подобных, по сути, фиктивных авиакомпаний с мизерным уставным капиталом (40 тыс. руб.). Возможность существования подобного рода фиктивных авиационных компаний часть коррупционных схем вывода от налогообложения сверх прибылей от пассажира-перевозок. Сверх прибыли российской гражданской авиации базируются на монополии российских компаний, дешевом топливе, одних из самых дорогих в мире билетах и отсутствии вложений в обновление парка самолетов. Безответственность и как следствие опасность для пассажиров характерная черта коррупционных схем. В случае, авиакатастрофы, подобная компания не несет материальной ответственности и, как следствие, ничем не рискует, фальсифицируя, экономя на ремонте, обучении пилотов, техническом обслуживании и т.д. и т.п. Необходима повсеместная проверка и запрет подобных посреднических авиакомпаний. Внесение поправок в действующее законодательство запрещающее создание авиа фирм однодневок с мизерным капиталом.

**Библиографический список:**

1. Мовчан А.П., Сильверстов Г.В. Правовые проблемы обеспечения безопасности гражданской авиации // Право и чрезвычайные ситуации. — М., 1992.
2. Особенности расследования авиационных происшествий в гражданской авиации (информационно-аналитическое письмо Генеральной прокуратуры СССР). — М., 1974.
3. Романенко Ю.Ф. Некоторые аспекты сотрудничества Российской Федерации с международными организациями по обеспечению защиты воздушного транспорта от актов незаконного вмешательства // Терроризм и безопасность на транспорте. — М., 2004.
4. Трофимов С. Правовое регулирование использования воздушного транспорта // Транспортное право. — 2000. — № 2.
5. Товмсян М.Д. Чикагская конвенция 1944 г. о международной гражданской авиации: изменения назрели // Право и политика. — 2001. — № 11.
6. Халимова Г.Р. Акты незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации // Сборник аспирантских работ «Центр инновационных технологий». — Казань, 2003.