

ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ АВИАЦИОННЫХ КАТАСТРОФ

Кандидат техн. наук *В.Б. Терновсков*, кандидат эконом. наук *М.В. Данилина*,
кандидат эконом. наук *А.Н. Литвинов*
Финансовый университет при Правительстве РФ

Кандидат эконом. наук *С.П. Иванова*
ФГБОУ ВО Московский государственный психолого-педагогический университет

Описываются правовые аспекты авиационных катастроф, рассматриваются основные причины аварий на воздушном транспорте. В качестве меры по уменьшению рисков авиaperевозок предлагается внедрение системы автоматизации и беспилотного пилотирования, а также разработка соответствующего законодательства для нормативного урегулирования данного вопроса.

Ключевые слова: авиакатастрофа, аварийная ситуация, юридическая ответственность, авиaperевозки, авиационный транспорт, беспилотное управление, нормативно-правовое регулирование.

LEGAL ASPECTS OF AIRCRAFT DISASTERS

Ph.D. (Tech.) *V.B. Ternovskoy*, Ph.D. (Econ.) *M.V. Danilina*
Ph.D. (Econ.) *A.N. Litvinov*
Financial University under the Government of the Russian Federation

Ph.D. (Econ.) *S.P. Ivanova*
Moscow state psychologic-pedagogic University

This article describes the legal aspects of aviation accidents, considers the main causes of accidents in air transport. As a measure to reduce the risks of air travel, it is proposed to introduce an automation system and unmanned piloting, as well as the development of relevant legislation for the regulatory settlement of this issue.

Keywords: air crash, emergency, legal liability, air transportation, air transport, unmanned control, legal regulation.

В современном мире техника и наука, тесно взаимодействуют, дополняют друг друга. С каждым годом разрабатываются новые средства передвижения, но, несмотря на это, воздушный транспорт является самым востребованным средством передвижения. Воздушный транспорт необходим как для грузовых, так и для пассажирских перевозок. Он пользуется такой популярностью, потому что обладает большой скоростью, которая обеспечивая преодоление нескольких километров в кратчайшие сроки. Это дает преимущества перед другими видами транспорта, такими как поезд или автомобиль. Именно эта причина является весомой при выборе способа передвижения или доставки груза. Даже высокая цена авиабилетов или доставки груза не оказывает влияние на спрос на данный вид транспорта.

Также нельзя не взять во внимание такую его характеристику, как независимость от территориально-географических факторов. Воздушный транспорт может доставить людей в любую точку мира, независимо от ее расположения, даже если это будет удаленный остров или горный хребет. По этой причине авиаперевозки являются достаточно популярными, и воздушный транспорт присутствует во многих странах мира. Но, несмотря на это, авиационный транспорт имеет свои недостатки, как и любое другое транспортное средство - может представлять высокую опасность для жизни человека.

Хоть авиакатастрофы являются менее частыми происшествиями, чем автомобильные аварии, но все же влекут за собой смерть большого числа людей, при этом вероятность получения травмы, совместимые с жизнью, стремится к нулю. Поэтому многие люди при выборе и заказе авиабилетов обращают внимание на имидж компании и характеристики имеющихся в её распоряжении воздушных судов для оценки возможных рисков при перелете. Воздушный транспорт имеет свои риски, к ним также можно отнести форс-мажоры. Примером может быть закрытие границ в связи с пандемией коронавируса в 2020 году, которая захватила всю планету. Отмена транспортных перелетов была необходима для соблюдения режима самоизоляции и для ограничения распространения вируса COVID-19. Но, несмотря на эти меры, происходит рост числа заболевших, а уровень смертей увеличивается с каждым днем. Данная ситуация в мире оказывает сильное влияние на работу не только вышеупомянутого воздушного транспорта, но и на кризисные явления во всей мировой экономике.

Таблица №1

Авиационные катастрофы за 2018-2019 года

Дата аварии	Модель самолёта/вертолёта	Место крушения	Страна владельца	Причина аварии	Число жертв
11 февраля 2018	Ан-148-100В	Подмосковье, Россия	Россия	Ошибка пилота в результате ориентировки на неверные показатели приборов	71 (все)
11 февраля 2018	Eurocopter EC130	Гранд-Каньон, США	США	Неизвестна	3
18 февраля 2018	ATR 72-500	Семиром, Иран	Иран	Сбой навигационной системы	66 (все)
6 марта 2018	Ан-26	Латакия, Сирия	Россия	Крушение при посадке	39 (все)
12 марта 2018	BombardierDash 8	Катманду, Непал	Бангладеш	Ошибка пилота	52
11 апреля 2018	Ил-76ТД	Буфарика, Алжир	Алжир	Возгорание крыла при взлёте	257 (все)
18 мая 2018	Boeing 737-201 Advanced	Гавана, Куба	Мексика	Возгорание двигателя	112
29 октября 2018	Boeing 737 MAX	Яванское море, Джакарта	Индонезия	Сбой в автоматике	189 (все)
14 января 2019	Boeing 707-3J9C	Кередж, Иран	Иран	Плохие погодные условия, ошибки экипажа	15
10 марта 2019	Boeing 737 MAX	Аддис-Абеба, Эфиопия	Эфиопия	Сбой в автоматике	157 (все)
5 мая 2019	SukhoiSuperjet 100-95В	Москва, Россия	Россия	Возгорание при посадке	41
2 октября 2019	Boeing B-17 Flying Fortress	Коннектикут, США	США	Выкатывание за пределы ВПП и возгорание	7

Кроме того, крушение самолетов и вертолетов приводит не только к огромным человеческим жертвам, но и налагает ущерб имуществу, что ведет к новым правоотношениям, связанным с материальным и моральным ущербом и выплатой определенной компенсации пострадавшим.

Понятие юридической ответственности подразумевает под собой юридическое средство, то есть меры государственного принуждения к виновному лицу за совершение противоправного деяния. Существует несколько факторов, которые способствуют наступлению юридической ответственности, а именно: наличие правонарушения, отрицательные последствия, взаимосвязь действий и последствий, виновность.

Особое внимание следует уделить четвертому пункту. Подтверждение правонарушения не требуется, если объект, который причиняет вред, является проводником высокого уровня опасности. Однако если увеличивается число источников, наносящих вред, то эта норма не действует. И тут же встает вопрос правонарушителя. Стоит вспомнить аварию, которая произошла 10 сентября 1976 года над аэропортом рядом со столицей Хорватии - Загреб. В результате столкновения 2 самолетов, в живых не осталось ни одного пассажира и представителя экипажа. И так как на аварию повлияли многие факторы, настоящих виновных сложно было найти.

Юридическую ответственность в таких непростых случаях распределяют в соответствии со степенью вины каждой из сторон (включая диспетчеров). Если виновных найти невозможно, то вина возлагается поровну на авиаперевозчиков.

Из данных, которые отражены в таблице, мы можем увидеть, что главная причина — это ошибка экипажа. Следовательно, одним из главных рисков при использовании воздушного транспорта становится человеческий фактор. Существование режима автопилотирования, который будет применяться в воздушном транспорте, минимизирует, но не исключает риски возникновения аварийной ситуации. А иногда может способствовать ускорению наступления катастрофы.

Но следует полагать, что развитие информационных технологий может привести к прогрессу в сфере воздушного транспорта и будет способствовать снижению количества сбоев и превзойдет по уровню безопасности человеческое пилотирование. Например, ученые Университета считают, что использование дронов может привести к снижению авиационных катастроф, то есть полет будет более безопасный. По их оценкам, за 187 лет только 1 случай может привести к катастрофе, а сейчас мы можем заметить из истории гражданской авиации уже 100 крупных авиакатастроф. Из этого следует, что техника будет обеспечивать безопасность лучше, чем люди.

Схожую тенденцию мы можем заметить в наземном транспорте. Недавно были спроектированы беспилотные поезда и автомобили в Японии.

В России мы можем наблюдать прогресс, и крупнейшая железнодорожная компания РЖД продемонстрировала это. Она представила свою беспилотную «Ласточку». Максим Акимов, вице-премьер РФ, после тестовой поездки сказал о том, что первый проезд «Ласточки» в абсолютно беспилотном режиме прошел отлично. Он отработал не только взаимодействие передвигющегося состава с дорогой, но и все инновации, связанные с техническим зрением, управляя транспортом без помощи человека. Была проведена внештатная ситуация, связанная с нахождением человека на пути, беспилотный поезд с легкостью отреагировал на объект.

Уже к 2021 году планируются к запуску беспилотные «Ласточки» по МЦК.

В связи с этим была необходимость создания новой нормативно-правовой базы, которая бы регулировала беспилотное управление в сфере транспортных перевозок. На данный момент действует Воздушный кодекс, федеральные законы и подзаконные акты, а также международные нормативно-правовые акты, регулирующие международные авиаперевозки, прежде всего это Варшавская конвенция «Для унификации некоторых правил международных грузовых перевозок» (1929 г.), также Гвадалахарская конвенция (1961 г.), Монреальский протокол (1975 г.), но их недостаточно. Поэтому государству необходимы

дополнительные поправки, которые бы регулировали юридическую ответственность лиц, разрабатывающих беспилотные системы транспорта.

Сейчас уже существуют НПА, которые регулируют беспилотные перевозки наземного транспорта, то есть мы можем судить о возможном законодательстве для беспилотного авиатранспорта. Одним из аспектов, который необходимо регулировать, это отношения между пассажирами и перевозчиками, значительно отличающиеся от стандартных.

Создание нового закона, регулирующего все вышеперечисленные вопросы, станет новым шагом на пути развития транспортной индустрии. Это позволит сделать перевозки безопаснее и спокойнее, что необходимо. Это выведет данную отрасль на новый уровень.

Литература

1. Котина И.Д. Вопросы разграничения гражданско-правовой ответственности в случае авиакатастрофы // Молодой ученый. — 2018. — №48. — С. 157-160. — URL <https://moluch.ru/archive/234/54359/> (дата обращения: 26.10.2019).
2. Воздушный кодекс Российской Федерации [Принят Гос. Думой 19.03.1997 года, с изменениями и дополнениями по состоянию на 14.08.2018] // Собрание законодательства РФ. — 1997.
3. Постановление Правительства РФ 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. - 1999. № 50. Ст. 6218.
4. Демидов Л.Н., Терновский В.В., Тарасов Б.А., Терновсков В.Б. Модель представления информации для применения в экономике // Экономика: вчера, сегодня, завтра. - 2016, №3
5. Поляков В.П. Развитие информационной подготовки в контексте стратегии национальной безопасности Российской Федерации // Научноград наука производство общество. - 2016. № 2. С. 46-51.
6. Подшивалов Г.К., Терновсков В.Б., Демидов Л.Н., Тарасов Б.А. Экономическая безопасность в условиях неопределенности // Экономика: вчера, сегодня, завтра. - 2016. № 2. С. 242-257.
7. Терновсков В.Б., Балилий Н.А., Ефимов А.И. Использование современных мобильных приложений для популяризации экологической безопасности среди населения. Ученые записки Крымского инженерно-педагогического университета. - 2019. № 1 (63). С. 180-186.
8. Гончаров М.М., Терновсков В.Б. Модели стратегического менеджмента с использованием инновационных технологий. Транспортное дело России. - 2018. № 6. С. 174-177.
9. Кадымов В.А., Максюттов М.С., Костиков Ю.А., Павлов В.Ю., Романенков А.М., Терновсков В.Б. Моделирование и расчет тороидальных оболочек для определения безопасных состояний в ядерной энергетике. Инновации и инвестиции. - 2018. № 5. С. 202-206.10.
10. Подшивалов Г.К., Терновсков В.Б., Демидов Л.Н., Тарасов Б.А. Экономическая безопасность в условиях неопределенности. Экономика: вчера, сегодня, завтра. - 2016. № 2. С. 242-257.
11. Василий Сычёв. Дрон навылет. Насколько опасны беспилотники для пассажирских самолетов. // N+1. – 2017. – URL <https://nplus1.ru/material/2017/09/20/collision> (дата обращения: 26.10.2019).

Сведения об авторах

Терновсков Владимир Борисович, Финансовый университет при Правительстве РФ, ул. Кибальчича, 1, 8(929)9285292, vtarnik@mail.ru

Данилина Марина Викторовна, Финансовый университет при Правительстве РФ, ул. Кибальчича, 1, 8(910)4307831, marinadanilina@ya.ru

Литвинов Алексей Николаевич, доцент ФГБОУ ВО Финансовый университет при Правительстве РФ, lan2703@rambler.ru

Иванова Светлана Петровна, доцент ФГБОУ ВО Московский государственный психолого-педагогический университет, 76sivanova@msil.ru