

Секция «Уголовное право и криминология, уголовно-исполнительное право»

**Вопрос распределения уголовной ответственности за авиакатастрофу,
произошедшую по ошибке системы автопилотирования**

Научный руководитель – Дубровин Владимир Валерьевич

Бутузова Ксения Игоревна

Студент (бакалавр)

Московский государственный институт международных отношений, Москва, Россия

E-mail: butuzova.k.i@bk.ru

С развитием автоматизированных систем управления летательных аппаратов (не только самолетов, но и, например, дронов) было не только облегчено управление этими летательными средствами, но и значительно расширены возможности их применения в авиации. Тем не менее, авиакатастрофы, произошедшие по причине ошибки автоматизированных систем, оставляют открытыми вопросы об ответственности за подобные происшествия, поскольку отсутствует целостное правовое регулирование в данной сфере, а порядок привлечения к ней виновных лиц определяется фактически исключительно ad hoc.

В отношении распределения вины при ошибке автопилотирования сформировались два основных подхода. Первый основывается на том, что, поскольку члены экипажа отвечают за программирование автопилота, то они же отвечают и за его неточности. Второй подход, который применяется чаще, предлагает возложение ответственности на компанию-производитель самолета. В качестве примеров можно рассмотреть две авиакатастрофы: Польдербаанскую катастрофу 2009 года (Катастрофа Boeing 737 под Амстердамом) и авиакатастрофу над Боденским озером 2002 года.

В результате расследования Польдербаанской катастрофы рапорт по установлению причин авиакатастрофы Турецких авиалиний под Амстердамом, подготовленный к 2010 году Советом по вопросам безопасности Нидерландов выделил две ее основных причины. Во-первых, пилоты вовремя не перевели самолет в ручной режим пилотирования и не провели все действия по чек-листу перед посадкой. Во-вторых, рапорт содержит итоговое положение о том, что EDFCS (Усовершенствованная цифровая система управления полетом) использует значения радиовысоты, которые характеризуются как непригодные для использования, хотя автоматическая система должна была предотвратить такую ситуацию. Финальный вывод состоял в том, что «операционное программное обеспечение, разработанное для сравнения двух систем радиовысотометров, не может быть применено во всем парке самолетов Boeing 737 NG» [2]. То есть компания Boeing создала условия, в которых система выдала ошибку, таким образом, вины членов экипажа в произошедшем не было и уголовной ответственности они нести не могли. Тем не менее, компенсации всем пассажирам и членам семей погибших обязалась выплатить турецкая авиакомпания, а не сам Boeing – разработчик программного обеспечения, которое стало причиной авиакатастрофы.

В отношении второго рассматриваемого происшествия доступен отчет об авиакатастрофе над Боденским озером 2004 года. Здесь расследование проводилось уже другим органом – Немецким федеральным бюро расследований авиационных происшествий. В первую очередь важно отметить сложившийся в авиации принцип, согласно которому команды диспетчера выше команд автопилота. В некоторых случаях применяется процесс векторения, который заключается в прямом указании диспетчером курсов экипажу, следовательно, ответственность за навигацию в этом случае берёт на себя диспетчер. Исключением из этого правила является обязательное следование Traffic Collision Avoidance

System (TCAS), которая выдает указания по вертикальному эшелонированию при появлении риска столкновения самолетов в воздухе. Установление этой системы обязательно по стандартам Международной организации гражданской авиации для судов, перевозящих более 19 пассажиров. Согласно отчету, в рассматриваемом случае катастрофа случилась отчасти и потому, что пилот самолета авиакомпании «Башкирские авиалинии» проигнорировал сигнал TCAS из-за команды диспетчера [3]. Но основная проблема была в том, что такая же система на другом судне, несмотря на смену эшелона первого самолета, продолжала давать команду на снижение. То есть ошибка TCAS все-таки оказалась ключевой.

Все документы по этой трагедии стали прецедентными, они применяются для установления и распределения вины между автопилотом и диспетчером. Основным его вывод: авиадиспетчер не несет ответственности за действия автоматической системы самолета. Его ответственность самостоятельна и не связана с конструкционными особенностями воздушного судна. В 2006 году в швейцарский суд был подан иск на сотрудников диспетчерской службы «Skyguide». Через год Окружной суд Швейцарии признал четырех сотрудников авиадиспетчерской службы виновными в преступной халатности. Поскольку диспетчер, отдававший команды пилотам, к этому времени уже был убит родственником нескольких погибших пассажиров, все обвиняемые пытались переложить вину на него. Но тем не менее обвиняемым вменялась в вину не непредотвращение ошибки автопилота, а фактическая халатность при исполнении рабочих обязанностей.

Вернемся к первому заявленному подходу о том, что члены экипажа отвечают за программирование автопилота и за его ошибки. Эта позиция применяется реже, так как она основана на существовании обязательных правил, несоблюдение которых однозначно ведет за собой ответственность членов экипажа. Это, например, ACAS-документ – нормативный акт по чек-листам, которые должны использоваться при программировании автономных систем самолета [1]. Также самолет использует специальные маяки и курсовые точки, которые заранее вводятся членами экипажа в соответствии с маршрутами и информацией по конкретным регионам полетной информации (flight information region). Ошибки на этапе ввода данных – вина пилота.

Таким образом, общая тенденция распределения вины за авиакатастрофы заключается в дифференциации ответственности компании-производителя системы автопилотирования, членов экипажа и авиадиспетчеров. Ответственность пилотов и диспетчеров, по сути, отделена от ошибки автопилота и заключается в соблюдении обязательных требований, содержащихся в чек-листах. Поэтому вариант ответственности компании-производителя за ошибки разработанной ей автоматической системы применяется чаще. Что касается введения более жесткого унифицированного регулирования, по мнению автора, в этом случае это не целесообразно, так как каждая авиакатастрофа – уникальный случай, где всегда есть исключения из общего правила, а императивная регламентация будет только сковывать расследователей.

Источники и литература

- 1) Airborne Collision Avoidance Systems (ACAS): Guidance Material, Civil Aviation Authority, 2002.
- 2) Crashed during approach, Boeing 737-800, near Amsterdam Schiphol Airport, 25 February 2009. Report of the Dutch Safety Board, May 2010, project number M2009LV0225_01.
- 3) Untersuchungsbericht AX001-1-2/02. Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung, Mai 2004.