

С. С. Занковский*

Проблемы имущественной ответственности разработчика авиационной техники за вред, причиненный ее конструктивными дефектами¹

Аннотация. В статье рассмотрены признаки, характеризующие разработчика авиационной техники, и на этой основе сформулировано понятие данного участника гражданского оборота. Исходя из этого, предпринята попытка определить границы его ответственности за вред, причиненный конструктивными недостатками воздушных судов.

По мнению автора, общеправовой принцип справедливости требует привлечения разработчиков авиатехники к ответственности в виде возмещения причиненного вреда. В этих целях следует дополнить ч. 4 ст. 37 Воздушного кодекса РФ указанием функций разработчика в период после разработки конструкторской документации на воздушные суда, а именно: установление увеличенных ресурсов или сроков службы авиатехники, техническое сопровождение, авторский надзор в процессе ее производства, эксплуатации и ремонта. Следующим шагом должно быть формирование судебной практики по спорам о возмещении вреда с участием разработчиков авиатехники. Изучение практики судов по экономическим спорам по различным категориям дел показывает, что подходы судов к разрешению таких споров в ряде случаев кардинально меняются в результате принятия руководящих разъяснений высших судебных инстанций.

Ключевые слова: вред, ответственность, убытки, разработчик, воздушное судно, авария, суд, причинная связь, вина, двигатель, конструкция.

DOI: 10.17803/1994-1471.2018.96.11.039-044

Всякий раз, когда случается авиационное происшествие, возникает вопрос о его технической составляющей, в частности о конструктивных дефектах воздушного судна, которые послужили причиной или хотя бы способствовали причинению вреда в результате такого происшествия.

С правовых позиций в данном случае возникают два вопроса. Первый из них состоит

в определении границ ответственности разработчика авиационной техники за указанные дефекты. Вторым является в основаниях его имущественной ответственности за причиненный вред.

Анализ действующего законодательства Российской Федерации, других нормативных правовых актов и практики их применения позволяют констатировать следующее.

¹ Статья подготовлена при информационной поддержке СПС «КонсультантПлюс».

1. В части 4 ст. 37 Воздушного кодекса Российской Федерации (ВК РФ) говорится о том, что обеспечение соответствия каждого серийно производимого гражданского воздушного судна, авиационного двигателя или воздушного винта типовой конструкции возлагается на его изготовителя.

В то же время соответствие требованиям к летной годности и охране окружающей среды типовой конструкции гражданского воздушного судна, авиационного двигателя или воздушного винта либо изменения их типовых конструкций — обязанность разработчика соответственно гражданского воздушного судна, авиационного двигателя, воздушного винта либо разработчика изменения их типовых конструкций. Иными словами, речь идет о качестве работы, выполненной по договору с заказчиком конструкторской документации.

Это правило, возлагая на разработчика указанные обязанности, не содержит границ их существования во времени. Из его содержания невозможно установить, завершаются ли обязанности разработчика созданием типовой конструкции (ее изменением) в соответствии с установленными требованиями, устраняя тем самым его ответственность за причиненный дефектами конструкции вред в период эксплуатации воздушных судов, либо идут дальше, сохраняясь на протяжении этого периода. Но тогда правомерна постановка вопроса об ответственности разработчика за причинение вреда в результате дефектов конструкции воздушного судна.

Второй вариант с позиций нормативного материала выглядит предпочтительнее. Так, согласно п. 2 ст. 24.1 «Обеспечение безопасности полетов гражданских воздушных судов» ВК РФ разработчики воздушных судов вовлечены в процессы обеспечения реализации государственной системы управления безопасностью полетов гражданских воздушных судов, разработки и применения систем управления безопасностью полетов воздушных судов.

В постановлении Правительства РФ от 18 ноября 2014 г. № 1215 (ред. от 15.03.2016) «О порядке разработки и применения систем управления безопасностью полетов воздушных судов, а также сбора и анализа данных о факторах опасности и риска, создающих угрозу безопасности полетов гражданских воздушных судов, хранения этих данных и обмена ими»² предусмотрено, что юридические лица-разработчики не только разрабатывают, но и применяют системы управления безопасностью воздушных судов.

В статье 37.1 «Эксплуатация гражданского воздушного судна» ВК РФ указано, что эксплуатанты обязаны предоставлять разработчику информацию о техническом состоянии гражданских воздушных судов, авиационных двигателей и воздушных винтов. Следовательно, функции разработчиков авиационной техники не ограничиваются периодом собственно разработки, но распространяются на последующие периоды.

Тот же вывод следует из ГОСТ 31270-2004 «Межгосударственный стандарт. Техника авиационная гражданская. Порядок выпуска сервисных бюллетеней и выполнения по ним работ» (введен в действие приказом Ростехрегулирования от 30 сентября 2004 г. № 22-ст)³. В его пункте 3.1.9 указано, что разработчик авиационной техники — юридическое лицо, осуществляющее проектные и опытно-конструкторские работы и (или) экспериментальные работы по созданию авиационной техники, техническое сопровождение, авторский надзор в процессе производства, эксплуатации и ремонта авиационной техники.

Позиция, в соответствии с которой обязанности разработчика авиационной техники не сводятся к созданию типовой конструкции, ее изменениям, но идут значительно дальше, нашла отражение в судебной практике.

Так, в постановлении Десятого арбитражного апелляционного суда от 5 июня 2008 г. по делу № А41-К2-25810/06 указано, что согласно ч. 4 ст. 37 ВК РФ обеспечение летной годности типовой конструкции гражданского воздушного

² СЗ РФ. 2014. № 47. Ст. 6571.

³ СПС «КонсультантПлюс».

судна возлагается на разработчика гражданского воздушного судна.

Поскольку разработчиком типовой конструкции вертолетов является общество, оно обязано обеспечивать соответствие конструкции указанных вертолетов критериям летной годности. Указанная обязанность закреплена за обществом в течение всего срока эксплуатации вертолетов, в том числе на период после истечения гарантийного срока.

Данный подход поддержан в постановлении Арбитражного суда Московского округа от 6 октября 2008 г. № КА-А41/8599-08 по делу № А41-К2-25810/06, где утверждается, что разработчик типовой конструкции вертолетов обязан обеспечивать соответствие конструкции указанных вертолетов критериям летной годности, причем указанная обязанность существует в течение всего срока эксплуатации вертолетов, включая период после истечения гарантийного срока (ч. 4 ст. 37 ВК РФ).

Таким образом, согласно действующему законодательству и иным нормативным правовым актам обязанности разработчика авиационной техники не ограничиваются разработкой типовых конструкций или их изменением, но продолжают существовать и далее в период эксплуатации воздушных судов в интересах безопасности и сохранения окружающей природной среды. В ВК РФ, иных федеральных законах и подзаконном нормативном материале не предусмотрена ситуация, когда воздушное судно могло бы эксплуатироваться вне взаимодействия эксплуатанта с разработчиком. Причиной этого служит необходимость вести мониторинг состояния авиационной техники, выявлять ее конструктивные недостатки и принимать меры к их устранению.

Разработчики авиационной техники могут быть подразделены на три категории.

К первой из них относятся субъекты, разработавшие конструкторскую документацию, уполномоченные вносить при необходимости изменения в типовые конструкции изделий авиационной техники, устанавливать увеличенные ресурсы или сроки службы такой техники, осу-

ществлять техническое сопровождение, авторский надзор в процессе производства, эксплуатации и ремонта авиационной техники.

Вторую категорию составляют разработчики, являющиеся правопреемниками юридических лиц — разработчиков в порядке правопреемства.

К третьей относятся лица, которым конструкторская документация на авиационную технику передана в установленном законом порядке в целях выполнения функций разработчика уже на стадии эксплуатации этой техники. И хотя в последних двух категориях термин «разработчик» приобретает условный характер, относящиеся к ним субъекты на стадии эксплуатации выполняют те же самые нормативно установленные обязанности, что и лицо, разработавшее эту документацию.

Поскольку договорные отношения с заказчиком конструкторской документации завершаются до стадии эксплуатации авиатехники, остается прийти к выводу о том, что в ходе эксплуатации разработчик либо вообще не несет ответственности за надлежащее исполнение своих обязанностей, либо отвечает за вред, причиненный конструктивными дефектами воздушного судна.

2. В русле последнего варианта любопытна практика арбитражных судов, которая состоит в том, что, рассматривая дела о возмещении вреда по искам к производителям авиационной техники, они ограничиваются констатацией технических дефектов конструктивно-производственного характера, уходя при этом от рассмотрения вопроса об ответственности разработчиков авиационной техники и возлагая возмещение причиненного вреда исключительно на производителя такой техники⁴.

В случаях предъявления производителями авиационной техники исковых требований к разработчикам суды отказывают в их удовлетворении по причине недоказанности факта причинения истцам убытков действиями ответчиков, их вины и наличия причинно-следственной связи между действиями ответчиков и возникшими у истца неблагоприятными последствиями⁵.

⁴ См., например: постановление ФАС Волго-Вятского округа от 05.08.2014 по делу № А82-7538/2012.

⁵ См.: определение Высшего Арбитражного Суда РФ от 04.04.2007 № 3423/07 по делу № А40-9024/06-22-84.

Обращение к нормам ГК РФ о деликте показывает, что согласно п. 1 и 2 ст. 1064 «Общие основания ответственности за причинение вреда», вред, причиненный личности или имуществу гражданина, а также вред, причиненный имуществу юридического лица, подлежит возмещению в полном объеме лицом, причинившим вред. При этом лицо, причинившее вред, освобождается от его возмещения, если докажет, что вред причинен не по его вине. Здесь, таким образом, действует презумпция вины причинителя вреда.

Общими условиями наступления деликтной (т.е. внедоговорной) ответственности являются: наличие вреда, противоправность действий его причинителя, наличие причинно-следственной связи между возникновением вреда и противоправными действиями, вина причинителя вреда⁶.

Применительно к признаку противоправности В. И. Кофман предлагал исходить из следующих положений: 1) противоправным может быть признано поведение, которое нарушает отношения, закрепленные правовой нормой; 2) норма права нарушается не иначе, как через нарушение конкретного правоотношения, т.е. закрепленных за его участниками субъективных прав; 3) нарушение любого субъективного права связано с нарушением той правовой нормы, из которой оно вытекает; 4) понятие противоправности выражает сам факт нарушения конкретного правоотношения, определенных субъективных прав и соответствующих юридических норм; 5) нормы об ответственности регулируют те отношения, которые возникают при нарушении правоотношения⁷.

Отсюда можно сделать вывод, что противоправность в действиях разработчика авиатехники лежит преимущественно в отступлении от требований технико-юридических норм при конструировании воздушного судна или его эле-

ментов. Такой подход упрощает поиск противоправности, однако непригоден для ситуаций, когда сконструированное по всем правилам воздушное судно попадает в катастрофу.

Так произошло однажды с самолетом ТУ-154М: в результате поломки одного из двигателей осколки металла пробивали фюзеляж и разрушили кабели, по которым проходили команды пилотов по управлению воздушным судном. Потеряв управление, самолет разбился. Сконструировав самолет согласно технико-юридическим нормам, разработчик не учел опасность размещения управляющих кабелей в непосредственной близости от двигателя.

Противоправность здесь можно увидеть разве что в нарушениях требований п. 3 ст. 1 ГК РФ, где говорится о том, что при установлении, осуществлении и защите гражданских прав и при исполнении гражданских обязанностей участники гражданских правоотношений должны действовать добросовестно. Понятно, что описанная выше конструкция воздушного судна оказалась уязвима для аварийной ситуации, а действия разработчика в этой части — недобросовестными.

Ориентиром для судов в подобных спорах может служить позиция Верховного Суда РФ, согласно которой, оценивая действия сторон как добросовестные или недобросовестные, следует исходить из поведения, ожидаемого от любого участника гражданского оборота, учитывающего права и законные интересы другой стороны, содействующего ей, в том числе в получении необходимой информации⁸.

Причинная связь между действиями разработчика и вредом в данном случае носит косвенный, вторичный характер, уступая пальму первенства изготовителю аварийного авиационного двигателя.

По мнению В. Н. Винокурова, нарушение правил безопасности выступает основанием

⁶ См., например: определение Конституционного Суда РФ от 05.04.2016 № 701-О ; п. 82 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 17.11.2015 № 50.

⁷ Кофман В. И. Причинная связь как основание ответственности по советскому гражданскому праву : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 1961. С. 18.

⁸ Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 23.06.2015 № 25 «О применении судами некоторых положений раздела I части первой Гражданского кодекса Российской Федерации».

установления причинной связи между деянием и последствиями, которые отдалены по времени и обусловлены привходящими факторами, а также установления вины, поскольку субъект был обязан предвидеть последствия. Установление причинной связи зависит от того, урегулирована ли нормативно конкретная деятельность. Нарушение правовых обязанностей, изложенных в правилах, выступает причиной тех последствий, для предупреждения которых установлена норма, даже в тех случаях, когда непосредственной причиной наступления последствий послужили привходящие факторы, на основании чего случайная причинная связь приобретает характер необходимой. Главное в нарушении специальных правил — не однократное действие, а урегулированная нормативным актом программа поведения (прошедшая через сознание вследствие неоднократного повторения). Отклонение от ее выполнения влечет последствия, предупреждение которых заложено в программу, и поэтому вред всегда причиняется виновно⁹.

Данный вывод подходит для вариантов отступления разработчика авиатехники от обязательных правил, однако для аварий с участием такой техники, сконструированной без отступлений, при решении вопроса о вине разработчика более приемлем критерий предвидения им негативных последствий тех или иных технических решений¹⁰.

Общеправовой принцип справедливости требует привлечения разработчиков авиатехники к ответственности в виде возмещения причиненного вреда. В этих целях сообразно сказанному выше о границах такой ответственности следовало бы дополнить ч. 4 ст. 37 ВК РФ указанием на функции разработчика в период после разработки конструкторской документации на воздушные суда, а именно: установление увеличенных ресурсов или сроков службы авиатехники, техническое сопровождение, авторский надзор в процессе ее производства, эксплуатации и ремонта.

Следующим шагом должно быть формирование судебной практики по спорам о возмещении вреда с участием разработчиков авиатехники. Изучение практики судов по экономическим спорам по различным категориям дел показывает, что подходы судов к разрешению таких споров в ряде случаев кардинально меняются в результате принятия руководящих разъяснений высших судебных инстанций. Для этого, однако, необходима определенная подготовительная работа с участием заинтересованных организаций и органов государственной власти.

Элементами такой работы могут, в частности, служить публикации как в специальных, так и в периодических изданиях общего характера, а также обсуждение сложившейся ситуации в научно-методических советах при арбитражных судах разного уровня.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. Богданов Д. Е. Справедливость и вопросы установления причинно-следственной связи в судебной практике // Российская юстиция. — 2012. — № 12.
2. Винокуров В. Н. Установление причинной связи при нарушении правил безопасности // Законность. — 2012. — № 3.
3. Кофман В. И. Причинная связь как основание ответственности по советскому гражданскому праву : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. — М., 1961.

⁹ См.: Винокуров В. Н. Установление причинной связи при нарушении правил безопасности // Законность. 2012. № 3. См. также: Тер-Акопов А. А. Ответственность за нарушение специальных правил поведения. М., 1995. С. 112—116.

¹⁰ См. об этом: Липень И. М. Причинная связь как элемент гражданско-правовой конструкции убытков // Вестник Омской юридической академии. 2016. № 1 ; Богданов Д. Е. Справедливость и вопросы установления причинно-следственной связи в судебной практике // Российская юстиция. 2012. № 12.

4. Липень И. М. Причинная связь как элемент гражданско-правовой конструкции убытков // Вестник Омской юридической академии. — 2016. — № 1.
5. Тер-Акопов А. А. Ответственность за нарушение специальных правил поведения. — М., 1995.

Материал поступил в редакцию 25 июля 2018 г.

PROBLEMS OF PROPERTY LIABILITY OF AN AIRCRAFT DEVELOPER FOR THE DAMAGE CAUSED BY DESIGN DEFECTS

ZANKOVSKIY Sergey Sergeevich, Doctor of Law, Professor, Chief Researcher, Acting Head of the Sector of Business and Corporate Law of the Institute of State and Law of the Russian Academy of Sciences
spp@igpran.ru
119019, Russia, Moscow, ul. Znamenka, d. 10

Abstract. *The paper considers the features characterizing the aviation equipment (aircraft) developer, and, on this basis, the author defines the concept of aviation equipment (aircraft) developer in the context of his participation in relations regulated under civil law. On this basis, an attempt has been made to determine the limits of his liability for damage caused by design defects of the aircraft.*

It is in the author's opinion that, under a general legal principle of justice, aircraft developers should be held liable for paying damages. To this end, Para. 4 of Art. 37 of the RF Air Code should be supplemented with determination of the aircraft developer functions that the aircraft developer fulfils after the aircraft design documentation is executed, namely: fixing extended operational life of aircraft equipment, providing technical support and maintenance, aircraft design supervision in the process of its production, operation and repair. The next step should involve the formation of judicial practice with regard to awarding damages in disputes involving aircraft developers. The study of the court practice concerning economic disputes in different categories of cases shows that approaches of the courts to the resolution of such disputes in some cases are radically changed as a result of adoption of directives of supreme judicial authorities.

Keywords: *Damage, liability, damages, developer, aircraft, accident, court, causation, fault, engine, design.*

REFERENCES (TRANSLITERATION)

1. Bogdanov D. E. Spravedlivost' i voprosy ustanovleniya prichinno-sledstvennoy svyazi v sudebnoy praktike // Rossiyskaya yustitsiya. — 2012. — № 12.
2. Vinokurov V. N. Ustanovlenie prichinnoy svyazi pri narushenii pravil bezopasnosti // Zakonnost'. — 2012. — № 3.
3. Kofman V. I. Prichinnaya svyaz' kak osnovanie otvetstvennosti po sovetskomu grazhdanskomu pravu : avtoref. dis. ... kand. yurid. nauk. — М., 1961.
4. Lipen' I. M. Prichinnaya svyaz' kak element grazhdansko-pravovoy konstruktsii ubytkov // Vestnik Omskoy yuridicheskoy akademii. — 2016. — № 1.
5. Ter-Akopov A. A. Otvetstvennost' za narushenie spetsial'nykh pravil povedeniya. — М., 1995.