

Обґрунтовані науково, а також частково втілені у законодавстві галузеві принципи транспортного права. Слід відзначити, що існування принципу права не пов'язується із його нормативним закріпленням. Однак, вони повинні послідовно втілюватися в усьому нормативному матеріалі галузі. Українське законодавство часто іде шляхом нормативного декларування принципів правового регулювання (галузі, нормативного акту), однак не належного їх втілення в регулюючих нормах.

Отже, про сформованість транспортного права як підгалузі господарського права свідчить наступне: специфічна сфера виникнення та однорідність суспільних відносин, які є автономною, втім невід'ємною частиною предмета регулювання господарського права; характеризується методом правового регулювання господарського права; поділ транспортного права на автономні інститути; існування окремого масиву законодавства, що регулює транспортні відносини; обґрунтовані науково, а також частково втілені у законодавстві галузеві принципи транспортного права.

#### *Література*

1. Вінник О. М. Господарське право: курс лекцій / О. М. Вінник. – К.: Атіка, 2004. – 560 с.
2. Булгакова І. В. Транспортне право України: підручник / І. В. Булгакова, О. В. Клепікова. – К.: Прецедент, 2011. – 344 с.
3. Міщук В. В. Транспортне право України: курс лекцій: навч. посіб. / В. В. Міщук. – Хмельницький: Вид-во ХУУП, 2008.
4. Про транспорт: Закон України від 10.11.1994 // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 51. – Ст. 446.

УДК 358.4:658.7(043.2)

**Безzubов Д. О.**, д.ю.н., доцент,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

### **МЕТОДОЛОГІЯ РОЗСЛІДУВАННЯ АВІАЦІЙНИХ КАТАСТРОФ (АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВИЙ АСПЕКТ)**

Важливість розслідування авіаційних подій для підвищення безпеки польотів важко переоцінити, тому Міжнародна організація цивільної авіації (ІСАО) прийняла відповідні стандарти і виклала їх в додатку 13 до Чиказької конвенції. Рекомендації ІСАО з розслідування, що враховують накопичений досвід, дані в Керівництві з розслідування авіаційних подій та інцидентів - Doc. 9756.

Як відомо, розслідування авіаційних подій проводиться з метою запобігання їх в майбутньому. В ході розслідування здійснюється збір

інформації про підготовку та формуванні екіпажу, виконання програми підтримки льотної придатності повітряного судна, його справності перед вильотом і в процесі польоту, аеронавігаційного обслуговування, метеорологічних та інших умов польоту, встановлюються дії екіпажу в процесі розвитку аварійної ситуації тощо. Частина IV Посібника з розслідування авіаційних подій та інцидентів ІСАО так рекомендує формулювати причини авіаційних подій:

в п. 3.2.1. «Причиною є дія, бездіяльність, умови або обставини, виключивши або усунувши які можна було б запобігти пригода або зменшити число постраждалих або руйнування»;

в п. 3.2.2. «Причини необхідно формулювати з урахуванням превентивних заходів і відповідних рекомендацій з безпеки польотів».

Тобто причини повинні відображати можливості по їх усуненню або хоча б послаблення впливу. У переважній більшості випадків авіаційна подія відбувається не з однієї причини. Якщо відбулося авіаційна подія, значить, небезпечні фактори склалися в ланцюг подій, впоратися з якою авіаційна система взагалі і система управління безпекою польотів цієї авіакомпанії, зокрема, виявилися не в змозі. В цьому випадку виявлення небезпечних факторів (причин) авіаційної події проводиться не авіакомпанією, а покладається на призначається державним повноважним органом комісію з розслідування, головою якої (уповноваженим з розслідування) призначається особа, яка має відповідну кваліфікацію. Встановлення причин помилки проводиться шляхом висунення гіпотез і виключення версій. При цьому робиться оцінка точності результату і процедури. Аналіз процедури проводиться шляхом руху назад по ланцюгу виконаних операцій до того пункту, в якому відбулося відхилення. Коли вдається встановити причину, необхідно вирішити, чи слід припинити розгляд там, де буде виявлено відхилення? В ході аналізу помилки необхідно враховувати вихідні умови, матеріал і особливості постановки мети. Важлива оцінка далеких наслідків помилкової дії. Розслідування та аналіз помилкових дій операторів ведеться за допомогою великого комплексу методів, включаючи вивчення статистики пригод і моделювання ситуацій. Психологічне дослідження вимагає використання клінічного методу і психологічної експертизи. Для цього використовуються детектор брехні, і набори психологічних завдань, в яких випробовуються моторика, пам'ять, увагу, сприйняття і мислення, емоційні реакції і особистісні якості. Н.А. Носовою розроблений метод багатостороннього кільцевого опитування свідків і всіх, хто має непряме відношення до події, або тих фахівців, у яких є свій погляд на розвиток ситуації - полірефлексівное інтерв'ю [1]. Його поєднання з експериментальною моделлю дозволило Носову сформулювати припущення про психологічні механізми помилок членів екіпажу та командиру цивільного повітряного судна. А.М. Ємельянов і М.А. Котик

запропонували при реконструкції події будувати фрейми, що містять вузли та зв'язку. Побудова фреймів дозволяє краще зрозуміти сукупність факторів і їх взаємозв'язку [2].

В світовій практиці існує 12 основних методів розслідування авіаційних катастроф: 1. Пошук основних уламків літака (визначення моменту розпаду літака); 2. Пошук бортових самописців та їх прослуховування; 3. Перевірка радіопереговорів із диспетчером аеропорту; 4. Переверка метеорологічних умов виконання льотного завдання; 5. Пошук всіх інших уламків літака та бортових систем; 6. Пошук та збір людських останків, фрагментів тіл; 7. Опитування очевидців та всіх, хто вижив в авіаційній катастрофі; 8. Випробовування аналогічної моделі в аналогічних умовах виконання польоту; 9. Випробовування на симуляторі; 10. Дослідження особистих справ пілотів та перевірка пасажирів на борту літака за проданими квитками; 11. Дослідження трупів та останків тіл; 12. Перегляд та аналіз відеозаписів авіаційної катастрофи.

З урахуванням проблеми дослідження потрібно виділити наступні причини авіаційних катастроф: а) помилка командира екіпажу повітряного судна; б) відмова агрегатів повітряного цивільного судна; в) помилка диспетчера аеропорту при наданні команд; г) втрата орієнтирів у просторі членами екіпажу; д) непідготовленість командира екіпажу або другого пілота до управління цивільним повітряним судном певного класу.

З урахуванням вищезазначеного можливо надати наступне визначення категорії методологія розслідування авіаційних катастроф з позиції науки адміністративного права – це комплекс заходів передбачених національним та міжнародним законодавством, послідовність формальних процедур щодо встановлення причини, об'єктивної істини щодо авіаційної катастрофи та забезпечення таких дій, що зведуть до мінімуму повторення подібної авіаційної катастрофи у майбутньому періоді.

#### *Література*

1. Носова Н. А. Методика психологічного опитування: проблеми теорії та практики / Н. А. Носова. – К., 2001. – 23 с.
2. Котик М. А. Теорія управління авіаційним рухом / М. А. Котик. – Х., 2003. – 42 с.