

# ПОВІТРЯНЕ, КОСМІЧНЕ, ЕКОЛОГІЧНЕ ПРАВО

УДК 342.95:342.7-056.26(045)

Д. О. Беззубов,  
доктор юридичних наук, доцент

## ПРАВОВА ОЦІНКА ЛОГІКИ ПРИЙНЯТТЯ РІШЕНЬ ЕКІПАЖАМИ ЦИВІЛЬНИХ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН В УМОВАХ ЗАГРОЗИ БЕЗПЕЦІ

Державний університет інфраструктури та технологій  
вул. Кирилівська, 9, 04071, Київ, Україна  
E-mail: dbezzubov@ukr.net

**Мета:** визначити правові моделі видових ознак логіки прийняття рішень екіпажами цивільних повітряних суден та наслідків таких рішень. Запропонувати ефективні механізми підвищення рівня безпеки екіпажів цивільних повітряних суден. Запропонувати авторські моделі забезпечення безпеки прийняття рішень екіпажами цивільних повітряних суден. **Методи:** дослідження проведене з використанням класичних методів наукового пізнання. За допомогою методу аналізу розкриті системні елементи логіки прийняття рішень. За допомогою методу синтезу розглянуті варіанти негативних наслідків прийняття рішень. **Результати:** за результатами дослідження визначені види негативних наслідків прийнятих рішень. Визначені та розкриті складові авіаційних інцидентів. Встановлено складові елементи авіаційної безпеки.

**Ключові слова:** безпека; цивільні повітряні судна; авіаційний ризик; право; катастрофа; інцидент; система; техніка; моделі.

### Постановка проблеми та її актуальність.

У діяльності авіаційного транспорту в Україні особливого місця набувають авіаційні перевезення пасажирів. З позиції географічного становища Україна займає визначне місце як транзитна держава. Авіація виступає одним із найважливіших транзитних перевізників, тому розвиток цивільних перевезень є актуальним для України як держави та Європейського співтовариства як головного користувача авіаційним транспортом.

Закон України «Про транспорт» визначає транспорт однією з найважливіших галузей суспільного виробництва, що покликана задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях. Стосовно авіаційного транспорту як одного зі складників транспорту загального користування, то його основним завданням є задоволення постійно зростаючого попиту населення на авіаційні перевезення, підвищення їх регулярності та економічної ефективності.

Водночас законодавство в нашій країні традиційно відносить ПС у числі інших транспортних засобів до джерел підвищеної небезпеки. Згідно з ЦК України (ст. 1187) джерелом підвищеної небезпеки є діяльність, пов'язана з використанням, зберіганням або утриманням транспортних засобів, механізмів та обладнання, що створює підвищену небезпеку для особи, яка цю діяльність здійснює, та інших осіб. При цьому ще в радянській юридичній літературі висловлювалась думка про те, що створювана при експлуатації ПС небезпека, якщо порівняти з використанням інших видів транспорту, є не просто підвищеною, а високою. «Вона виникає внаслідок того, що, перебуваючи в повітрі, літак (на відміну від автомобіля, електровоза і інших аналогічних транспортних засобів) не може бути зупинений взагалі. Припинення роботи двигуна різко знижує швидкість, а з нею відразу ж зменшується і підйомна сила, що утримує судно в повітрі. І як тільки остання буде вичерпана, літак перетворюється у фізичне тіло зі значним запасом потен-

ційної енергії, що кидає судно з великою силою на землю»

Відповідно, особи, які здійснюють діяльність, пов'язану з використанням, експлуатацією авіаційних транспортних засобів, передусім члени екіпажу ПС та особи, які цим транспортом користуються, — пасажери, а також інші, треті, особи, підпадають під дію цієї небезпеки.

Тому серед багатьох завдань, що постають перед цивільною авіацією, найважливішим є забезпечення безпеки польотів, що має на меті попередження авіаційних подій.

**Аналіз досліджень і публікацій.** Сучасними науковцями, що активно досліджують проблеми адміністративного забезпечення транспорту в сфері авіації, є: Н. Армаш, В. Авер'янов, О. Андрійко, С. Ківалов, В. Шестак, І. Залюбовська, О. Полінець, С. Єрохін, О. Головін, В. Горшеньов, А. Гуляєв, Є. Кочерін, Д. Лученко, О. Мелкадзе, М. Студенікіна, В. Туровцев, В. Чіркін, І. Шахов, Х. Ярмакі, О. Шоріна, Л. Воронова, М. Карасьова, П. Пацурківський, Л. Савченко, Н. Карнарук, Т. Кичилук, С. Лучковська, Н. Мариніва, В. Новиков, Г. Остапович, В. Пахомов, С. Вітвіцький, Ю. Хилько, П. Чистяков, В. Кобринський та інші вчені.

**Мета статті.** Незважаючи на суттєвий перелік науковців, можливо констатувати, що проблематиці діяльності екіпажу цивільного повітряного судна приділяється недостатньо уваги. Тому завданням статті є визначення впливу прийнятих рішень екіпажем цивільного повітряного судна на стан безпеки цивільного повітряного судна та виконання льотного завдання.

**Виклад основного матеріалу.** В авіаційній діяльності визначне місце займає проблематика авіаційної безпеки як складової діяльності авіації. Адміністративний аспект даного напрямку лежить в декількох основних аспектах: перший аспект – безпека як категорія адміністративного права; другий аспект – безпека як стан забезпечення діяльності і третій аспект – безпека як наслідок діяльності екіпажу повітряного цивільного судна.

Перші два аспекти постійно знаходять своє відображення в наукових досліджах вчених різних галузей і наукових шкіл: економіки, права, соціології, техніки та інше. Питання, що пов'язане з третім аспектом категорії авіаційної безпеки, а саме безпека як результат діяльності екіпажу ЦПС фрагментарно досліджується вченими у сфері права.

В розумінні адміністративного права логіка прийняття рішень екіпажем ЦПС – це фактична реалізація компетенції щодо управління літаком під час виконання льотного завдання екіпажем ЦПС, яка передбачена діючими нормативно-правовими актами, а саме Повітряним Кодексом, Законом України «Про транспорт» та іншими нормативними документами в галузі авіації.

Логіка прийняття рішення екіпажем ЦПС визначається наступними умовами: а) об'єктивні дані умов виконання льотного завдання; б) визначення рівня загроз і небезпек при виконанні льотного завдання; в) ймовірність помилки при прийнятті рішення; г) швидкість подій та зміна обстановки; д) цільова спрямованість прийнятого рішення (подолання ситуації загрози та небезпеки).

Складовими елементами прийняття рішення екіпажем цивільного повітряного судна (ЦПС) є: інформаційна складова (розвиток ситуації та відповідна інформація); правова складова: компетенція членів екіпажу та відповідні дії; соціальна складова (збереження життя пасажирів та членів екіпажу).

Результатом прийнятого рішення екіпажем ЦПС можуть стати негативні події, що впливають на всіх учасників льотного процесу. Такими результатами можуть бути: а) льотна подія; б) льотна пригода; в) відновлення ситуації небезпеки.

Будь-яка авіаційна подія є очевидним доказом несправностей у системі безпеки польоту. Терміном авіаційна подія визначають подію, пов'язану з використанням ПС, яка трапилася з моменту підняття будь-якої особи на борт з наміром здійснити політ до моменту, коли всі особи, що перебували на борту, покинули ПС, і в ході якої: будь-яка особа дістала тілесні ушкодження зі смертельним наслідком або серйозні тілесні ушкодження, або ПС одержало серйозні пошко-

дження конструкції, або виникла інша загроза безпеці польотів.

На сьогодні визначено, що всі авіаційні події поділяються на катастрофи, аварії, серйозні інциденти та інциденти. Тобто поділ авіаційних подій здійснений залежно від рівня наслідків, що настали або могли настати в результаті авіаційної події.

Найгіршою, найстрашнішою за наслідками є катастрофа.

Катастрофа — це авіаційна подія з людськими жертвами, що призвела до загибелі або зникнення безвісти когось із пасажирів або членів екіпажу ПС, а також до одержання ними тілесних ушкоджень зі смертельним наслідком під час перебування на даному ПС; при безпосередньому зіткненні з будь-якою частиною ПС, включаючи частини, що відокремились від даного ПС, або від безпосередньої дії струменя газів реактивного двигуна. Також до катастрофи віднесена авіаційна подія, що призвела до зникнення безвісти ПС; до випадків загибелі когось із осіб, які перебували на борту ПС, що зазнало катастрофу, у процесі їх аварійної евакуації з ПС [2].

Аварія — це авіаційна подія без людських жертв, що призвела до пошкодження чи руйнування ПС або серйозного тілесного ушкодження пасажирів або членів екіпажу та третіх осіб, у разі якої:

а) порушується міцність конструкції планера ПС через руйнування силових елементів;

б) погіршуються технічні або льотні характеристики ПС і необхідний ремонт для їх відновлення або неможливо відновити його льотну придатність. До аварій не належать: для літаків (випадки відмови або пошкодження двигуна, коли пошкоджений тільки сам двигун, його капоти чи допоміжні агрегати або коли пошкоджені тільки повітряні гвинти, закінцівки крила, антени, пневматики, гальмові пристрої, обтічники, або коли в обшивці є невеликі вм'ятини або пробоїни; для вертольотів (руйнування чи пошкодження елементів несучих та рульових гвинтів, вентиляторної установки, редуктора, обшивки, руйнування чи роз'єднання трансмісії, якщо вони

не призвели до пошкодження чи руйнування силових елементів фюзеляжу або балок;

в) ПС опиняється в такому місці, де доступ до нього та його евакуація з місця події неможливі;

г) будь-яка особа дістає серйозні тілесні ушкодження.

Будь-яка подія, крім авіаційної, пов'язаної з використанням ПС, яка впливає або могла вплинути на безпеку експлуатації, — це інцидент. Серйозний інцидент — це інцидент, обставини якого свідчать про те, що ледь не сталась авіаційна подія. Для серйозних інцидентів характерні такі ознаки: вихід ПС за межі очікуваних умов експлуатації; виникнення значних шкідливих впливів на екіпаж або пасажирів; суттєве підвищення робочого навантаження на екіпаж; втрата працездатності екіпажу в польоті; значні погіршення льотних і технічних характеристик та ускладнення в управлінні ПС [3].

При експлуатації ПС також можуть траплятися надзвичайні події та пошкодження ПС на землі. Надзвичайна подія — це подія, пов'язана з використанням ПС, яка не підпадає під визначення «авіаційна подія», а також пов'язана з технічним обслуговуванням, ремонтом, зберіганням та транспортуванням, під час якої настав один з наведених далі наслідків:

а) загибель або серйозне тілесне ушкодження, отримане будь-якою особою під час її перебування на борту ПС унаслідок необережних або навмисних дій самого потерпілого або інших осіб, що не пов'язані з порушенням функціонування ПС та його систем;

б) загибель або серйозне тілесне ушкодження, отримане будь-якою особою, яка без достатніх підстав або документів самовільно проникла за межі зон на ПС, куди заборонений доступ пасажирів та членам екіпажу;

в) загибель або серйозне тілесне ушкодження, отримане будь-якою особою, яка перебувала на борту ПС, у результаті впливу зовнішнього середовища після вимушеної посадки ПС за межами аеродрому;

г) загибель або серйозне тілесне ушкодження, отримане будь-якою особою, яка перебувала за межами ПС, унаслідок безпосереднього контакту з ПС або його елементами;

д) руйнування або пошкодження ПС на землі, що призвело до порушення міцності його конструкції або погіршення льотно-технічних характеристик у результаті впливу зовнішнього середовища, стихійного лиха або порушення технології обслуговування, правил зберігання та транспортування;

ж) захоплення ПС, що було на землі або в польоті, або намагання захоплення такого судна та інші акти незаконного втручання в діяльність цивільної авіації [4].

Пошкодження ПС на землі — це подія, пов'язана з обслуговуванням, зберіганням та транспортуванням ПС на землі, під час якої ПС дістало пошкоджень без втрати міцності його силових елементів та погіршення льотно-технічних характеристик, усунення яких можливе за експлуатаційних умов.

Отже, проблема забезпечення безпеки польотів була і лишається на сьогодні вкрай актуальною. Потрібно визначити проблему з позиції системного юридичного аналізу. Забезпечення цілкомітої безпеки польотів на сьогодні не є можливим з технічної точки зору, проте, фахівці різних наукових галузей, у тому числі юристи, намагаються за допомогою різноманітних засобів та заходів, зокрема і правових, забезпечити високий рівень безпеки та надійності авіаційного транспорту.

Досліджуючи поняття «безпека польотів», слід зазначити, що цей термін почали застосовувати з початку зародження авіації. Вже у 1924 р. відзначалось, що тема безпеки польоту турбувала вчених - теоретиків, конструкторів при проектуванні літака, пілотів — при здійсненні практичних польотів.

При цьому спочатку поняття безпека польотів визначалось виключно як властивість літальних апаратів виконувати польоти без льотних подій. Дане визначення відображало досягнутий на той час рівень розуміння цієї проблеми і пов'язувалось лише із фактом льотної події. Звідси й були спроби визначити поняття «безпека польотів» та розробити методи оцінки рівня безпеки польотів, які ґрунтувались лише на фактах наявності льотних подій та на кількості льотних подій. Згодом поняття «безпека польотів» стало розглядатись

як категорія можливості, тому що абсолютно уникнути льотних подій, як свідчить практика, неможливо. Справді, сам факт льотної події або її відсутності не може розглядатися у відриві від умов та обставин, в яких відбувався політ. Тому навіть польоти, що закінчуються благополучно, не можуть бути оцінені як однаково безпечні, бо в одних з них могли виявлятися особливі ситуації, тобто відхилення від розрахункового, штатного характеру, а в інших — таких ситуацій не було.

Традиційно під терміном «безпека польотів» розуміють комплексну характеристику повітряного транспорту та авіаційних робіт, що визначає здатність виконувати польоти без загрози для життя і здоров'я людей.

Аналогічне визначення терміна «безпека польотів» установлено нині й у нормативно-правовій базі України: Правилами авіаційного пошуку та рятування в Україні; Положенням про систему управління безпекою польотів на авіаційному транспорті; Правилами сертифікації.

Безпека польотів — це комплексна характеристика повітряного транспорту та авіаційної діяльності, яка визначає здатність виконувати польоти без загрози для життя і здоров'я людей.

Тобто під безпекою польотів розуміють не тільки і не стільки властивість повітряного транспорту виконувати польоти без авіаційних подій (зазначимо, що замість терміна «льотна подія» тепер застосовується термін авіаційна подія) — це було б бажаним, але поки що неможливо. Безпека польоту сьогодні означає здатність виконувати політ на конкретному ПС без відхилення від розрахункового, штатного характеру, а отже, без особливих ситуацій. Терміном особлива ситуація визначено ситуацію, яка виникає в польоті через вплив небезпечних факторів або їх сполучень, що призводять до зниження безпеки польотів.

Крім терміна «безпека польотів» в ПК України, підзаконних актах, науковій літературі та засобах масової інформації, коли йдеться про безпеку пересування авіаційним транспортом, застосовують й інші терміни: а) безпека; б) безпека авіації; в) авіаційна безпека.

І хоч на початку розбудови України як незалежної держави термін «авіаційна безпека» іноді розглядався як синонім терміна «безпека», нині

поняття «авіаційна безпека» та «безпека» законодавством України відокремлені.

Терміном безпека в контексті щодо авіаційного транспорту визначають: відсутність неприпустимого ризику, пов'язаного з травмуванням або загибеллю людей, заподіянням збитків навколишньому середовищу, стан, за якого ризик шкоди чи ушкодження обмежений до прийняттого рівня".

Термін безпека авіації використовується в ПК України без визначення. У проекті нового ПК України (ст. 1) термін «безпека авіації» вживається в такому значенні: безпека авіації складається з безпеки польотів, авіаційної безпеки, екологічної безпеки. Тобто визначення поняття «безпека авіації» подано через перелік складових частин, які і становлять безпеку авіації [5].

Терміном авіаційна безпека визначають комплекс заходів, а також людські та матеріальні ресурси, призначені для захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання в її діяльність.

Отже, безпека польотів визначає здатність виконувати польоти без загрози для життя і здоров'я людей, здатність виконувати польоти так, щоб ризик шкоди травмування або загибелі людей, заподіяння збитків, у тому числі навколишньому середовищу тощо, був обмежений до «прийняттого» рівня.

Незаперечною є теза про те, що не існує абсолютної безпеки польотів. Однак, ураховуючи ймовірність виникнення та серйозність наслідків від потенційних подій, були встановлені три основні категорії ризику в авіації (ризик — це поява обставин, що обумовлюють виникнення особливих ситуацій у польоті):

по-перше, ймовірність ризику настільки висока, що сам ризик є неприйнятним;

по-друге, ймовірність ризику настільки низька, що ризик є прийнятним;

по-третє, ймовірність ризику перебуває між цими двома категоріями, тобто є областю допустимого ризику.

При цьому, якщо ризик не підходить ні під один вищезазначений критерій, завжди треба починати спроби знизити його ступінь до при-

йняттого рівня, використовуючи необхідні процедури зниження ризику.

**Висновки.** Таким чином можливо зробити висновки про те, що: перше – логіка прийняття рішення в діяльності екіпажів ЦПС може бути оцінена економічно, технічно та юридично; друге – основна оцінка даної категорії є системною та значущою з позиції відшкодування збитків; третє – елементи категорії системної оцінки визначають через подолання ситуації загрози і небезпеки ЦПС в момент виконання льотного завдання; четверте – логіка прийняття рішення може призвести до негативних наслідків, в цьому випадку питання лягає в площину цивільних правовідносин, щодо відшкодування збитків фізичним та юридичним особам.

### *Література*

1. Харченко В. П. Безпека та ефективність галузі цивільної авіації в умовах глобалізації світового ринку авіаційних перевезень / В. П. Харченко, Д. О. Бугайко [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://jrn1.nau.edu.ua/index.php/SR/article/>

2. Дмитрієв С. О. Людський фактор при технічному обслуговуванні авіаційної техніки: навч. посіб. / С. О. Дмитрієв, В. І. Бурлаков, Ю. П. Пучков, О. В. Попов. – К.: Вид-во Національного авіаційного університету «НАУ-друк», 2010. – 192 с.

3. Про затвердження Правил польотів цивільних повітряних суден у повітряному просторі України: Наказ Міністерства інфраструктури України від 28 жовтня 2011 р. № 478 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/z1327-11>.

4. Аналіз стану безпеки польотів за результатами розслідування авіаційних подій та інцидентів, що сталися з цивільними суднами України, що сталися у I півріччі 2017 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.nbaai.gov.ua/uploads/pdf/Analysis\\_half\\_2017.pdf](http://www.nbaai.gov.ua/uploads/pdf/Analysis_half_2017.pdf)

5. Собакарь А. О. Безпека польотів на авіаційному транспорті: категоріально-правовий аналіз / А. О. Собакарь // Форум права. – 2011. – № 1. – С. 932-938 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.nbu.gov.ua/e-journals/FP/2011-1/11саокра.pdf>

**References**

1. Harchenko V. P. Bezpeka ta efektyvnist' galuzi cyvil'noi' aviacii' v umovah globalizacii' svitovogo rynku aviacijnyh perevezhen' / V. P. Harchenko, D. O. Bugajko [Elektronnyj resurs]. – Rezhym dostupu: <http://jrn1.nau.edu.ua/index.php/SR/article/>

2. Dmitrijev S. O. Ljuds'kyj faktor pry tehničnomu obslugovuvanni aviacijnoi' tehniky: navch. posib. / S. O. Dmitrijev, V. I. Burlakov, Ju. P. Puchkov, O. V. Popov. – K.: Vyd-vo Nacional'nogo aviacijnogo universytetu «NAU-druk», 2010. – 192 s.

3. Pro zatverdzhennja Pravyl pol'otiv cyvil'nyh povitrijanyh suden u povitrijanomu

prostori Ukrai'ny: Nakaz Ministerstva infrastruktury Ukrai'ny vid 28 zhovtnja 2011 r. № 478 [Elektronnyj resurs]. – Rezhym dostupu: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/z1327-11>.

4. Analiz stanu bezpeky pol'otiv za rezul'tatamy rozsliduvannja aviacijnyh podij ta incydentiv, shho stalysja z cyvil'nymy sudnamy Ukrai'ny, shho stalysja u i pivrichchi 2017 r. [Elektronnyj resurs]. – Rezhym dostupu: [http://www.nbaai.gov.ua/uploads/pdf/Analysis\\_half\\_2017.pdf](http://www.nbaai.gov.ua/uploads/pdf/Analysis_half_2017.pdf)

5. Sobakar' A. O. Bezpeka pol'otiv na aviacijnomu transporti: kategorial'no-pravovyj analiz / A. O. Sobakar' // Forum prava. – 2011. – № 1. – S. 932-938 [Elektronnyj resurs]. – Rezhym dostupu: <http://www.nbu.gov.ua/e-journals/FP/2011-1/11caokpa.pdf>

**D. Bezzubov**

**LEGAL ASSESSMENT OF DECISION MAKING LOGIC BY CIVILIAN AIRCRAFT CREWS IN THE CONTEXT OF SECURITY THREATS**

State University of Infrastructure and Technology  
Kyrylivska str., 9, 04071, Kyiv, Ukraine  
E-mail: [dbezzubov@ukr.net](mailto:dbezzubov@ukr.net)

**Objective:** to determine the legal models of the specific features of the logic of decision making by the crews of civil aircraft and the consequences of such decisions. To propose effective mechanisms for improving the level of safety of crews of civil aircraft. To offer author's models of safety decision making by crews of civilian aircraft. **Methods:** the study was conducted using classical methods of scientific knowledge. Using the method of analysis, the system elements of the decision-making logic are revealed. With the help of the synthesis method, variants of negative consequences of decision-making are considered. **Results:** According to the results of the study, the types of negative consequences of the decisions were determined. Identified and disclosed components of aviation incidents. Elements of aviation security are established.

Aviation is of particular interest to aviation security as a component of aviation activity. The administrative aspect of this area lies in several basic aspects: the first aspect is security as a category of administrative law; the second aspect is safety as a state of maintenance of activities and the third aspect is safety as a consequence of the activity of the crew of an aircraft civilian.

The problem of ensuring the safety of flights was and remains today extremely relevant. It is necessary to determine the problem with the position of system legal analysis. The provision of complete flight safety today is not technically feasible, however, experts from various scientific fields, including lawyers, are being asked to use a variety of tools and measures, including legal ones, to ensure a high level of safety and reliability of air transport.

Flight safety determines the ability to perform flights without a threat to human life and health, the ability to perform flights so that the risk of injury to or damage to people, damage, including the environment, has been limited to «acceptable» level.

**Keywords:** safety; civil aircraft; aviation risk; law; catastrophe; incident; system; technique; model.