

Ткаченко В.В., здобувачка вищої освіти
другого (магістерського) рівня,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна
Науковий керівник: Лихова С.Я., д.ю.н., професор

ПРАВИЛО ДВОХ ЛЮДЕЙ (ПСИХОЛОГІЧНИЙ СТАН ПІЛОТІВ ЯК ПРИЧИНА АВІАЦІЙНИХ ПОДІЙ)

Людині властиво помилятися, але нерозумно наполягати на своїй помилці. Крилатий вислів із латини, який підтверджує, що кожний має право на помилку, але застерігає навчатися на них, а також не допускати їх у майбутньому. На жаль, для того, щоб посилити контроль за психологічним станом пілотів та прийняти так зване «Правило двох людей» [1], повинна була статися катастрофа А320 у Французьких Альпах, на якій світ навчився не нехтувати ментальним здоров'ям пілотів.

У вівторок 24 березня 2015 року повинен був відбутися рейс 9525 з Барселони до Дюссельдорфу. На борту літака перебувало 150 осіб. Виліт рейсу з аеропорту Барселони планувався о 9:35, однак літак вилетів лише о 10:01 і взяв курс на Дюссельдорф. О 10:31 літак почав зниження прискореними темпами. О 10:41 він врізався в гірський масив на швидкості 800 км/г [2].

Після прибуття гелікоптера, який приземлився поруч з місцем аварії, рятувальна служба виявила, що ніхто з пасажирів та членів екіпажу літака не вижив.

Перед фахівцями, які розслідували цю авіаційну катастрофу, було поставлено – виявити причини катастрофи та підтвердити або спростувати факт терористичного акту. Для того, щоб це зрозуміти, потрібно дослідити поняття та ознаки терористичного акту.

У зв'язку із тим, що поняття терористичного акту прописується в Європейській конвенції про боротьбу з тероризмом (ETS N 90) [3], розглянемо його на прикладі вітчизняного кримінального законодавства. Згідно ч. 1 ст. 258 Кримінального кодексу України під терористичним актом слід розуміти застосування зброї, вчинення вибуху, підпалу чи інших дій, які створювали небезпеку для життя чи здоров'я людини або заподіяння значної майнової шкоди чи настання інших тяжких наслідків, якщо такі дії були вчинені з метою порушення громадської безпеки, залякування населення, провокації воєнного конфлікту, міжнародного ускладнення або з метою впливу на прийняття рішень чи вчинення або невчинення дій органами державної влади чи органами місцевого самоврядування,

службовими особами цих органів, об'єднаннями громадян, юридичними особами, міжнародними організаціями, або привернення уваги громадськості до певних політичних, релігійних чи інших поглядів винного (терориста), а також погроза вчинення зазначених дій з тією самою метою [4].

З цього випливає, що характерними ознаками терористичного акту є: 1) вчинення загальнонебезпечних дій або погроза вчинення таких дій, які породжують загальну небезпеку; 2) публічний характер вчинення таких дій з розрахунком на широкий резонанс; 3) навмисне створення стану страху, напруженості, спрямованого на залякування населення; 4) застосування насильства стосовно одних осіб (невинних жертв) або майна з метою спонукання до певної поведінки інших осіб (суб'єктів впливу), від яких залежить прийняття вигідних для терористів рішень. Саме сукупність цих ознак і їхній взаємозв'язок та взаємообумовленість характеризує терористичний акт як злочин. Відсутність у діянні будь-якої із зазначених ознак свідчить, що це не є терористичним актом. Цією сукупністю ознак терористичний акт і відрізняється від суміжних злочинів, які можуть містити будь-які з цих ознак, але не в їхній сукупності [5, с. 8].

В ході слідства прокурор Бріс Робен заявив, що Андреасон Любіцен – другий пілот, який заблокував двері кабіни та направив літак на гірський масив, не мав на меті вчинити терористичний акт. Авіаційна катастрофа сталася через психологічний стан пілота, який страждав на психічний розлад протягом тривалого часу, і через це вирішив вчинити самогубство, як наслідок, знищити літак. Такого висновку прокурор дійшов після ретельного обшуку квартири Любіца та спираючись на аналіз змісту його планшета. За день до польоту другий пілот шукав в інтернеті інформацію про види та можливі шляхи вчинення самогубства. Він також цікавився інформацією про заходи безпеки та можливості блокування дверей кабіни пілотів.

Ця катастрофа стала прикладом того, що існуюча система, при якій авіаційний персонал повинен самостійно доповідати про проблеми зі своїм здоров'ям, не працює, тому були прийняті такі правила:

1) зобов'язати медиків доповідати відповідним органам та уповноваженим особам про стан здоров'я пілотів та інших членів екіпажів;

2) в кабіні літака повинно бути два пілоти;

3) в разі виходу одного з пілотів з кабіни, повинен зайти стюард.

Як з'ясувалося пізніше пілот, протягом 5 років змінив понад 40 лікарів, останні півтора року він відвідував психотерапевта, однак лікарі не звернули на це належної уваги і не забили на сполох. Більш того, навіть не повідомили про ці симптоми авіаційному персоналу, який відповідає за роботу із пілотами.

У підсумку вказуємо, що недбалість і нехтування психічним та психологічним станом авіаційного персоналу, стали підґрунтям для вдосконалення авіаційних правил та не допуску пілотів, які знаходяться у нестабільному стані.

Література

1. Про затвердження Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо льотної експлуатації в цивільній авіації»: Наказ від 05 лип. 2018 р. № 682, зареєстрований в Мін'юсті 27 вер. 2018 р. за № 1109/32561. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1109-18#Text>

2. Катастрофа А320 у Французьких Альпах. URL: <https://uk.wikipedia.org/wiki/>

3. Європейська конвенція про боротьбу з тероризмом (ETS N 90). Станом на 26 лют. 2019 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_331#Text

4. Кримінальний кодекс України. Станом на 16 вер. 2021 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14/conv#n1707>.

5. Криміналістична характеристика терористичних актів. Методичні рекомендації щодо здійснення процесуального керівництва досудовим розслідуванням терористичних актів / Сенюк О.В., Домбровський Я.В., Жупіна О.С., Мала О.Р., Туркот М.С. Київ, 2017. С. 8.

УДК 343.346(043.2)

Устименко О.О., здобувач вищої освіти
першого (бакалаврського) рівня,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна
Науковий керівник: Літвінова І.Ф., к.ю.н., доцент

АНАЛІЗ НЕДОСКОНАЛОСТЕЙ ЗАКОНОДАВЧОГО ВРЕГУЛЮВАННЯ КРИМІНАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ВИПУСК В ЕКСПЛУАТАЦІЮ ЗАВІДОМО ТЕХНІЧНО НЕСПРАВНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ АБО ІНШЕ ПОРУШЕННЯ ЇХ ЕКСПЛУАТАЦІЇ

Експлуатація транспортної системи в Україні повинна забезпечувати безпеку життя і здоров'я громадян, збереження вантажів, які перевозяться, а також охорону навколишнього