

Н. В. Дараганова,
кандидат юридичних наук,
старший викладач

ПОНЯТТЯ БЕЗПЕЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ЕКІПАЖУ ПОВІТРЯНОГО СУДНА УКРАЇНИ

У статті автор на основі аналізу категорій «безпека», «безпека польотів», «авіаційна безпека» розкриває зміст дефініції «безпека авіації», а також визначає та характеризує поняття «безпечна діяльність екіпажу повітряного судна України».

Ключові слова: безпека, безпека польотів, авіаційна безпека, безпека авіації, безпечна діяльність екіпажу повітряного судна України.

Авіаційний транспорт входить в єдину транспортну систему України і покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в авіаційних перевезеннях. Водночас, серед багатьох завдань, що постають перед цивільною авіацією, найважливішим є завдання забезпечення безпеки польотів, що має за мету попередження, недопущення авіаційних подій.

Слід зазначити, що в Україні нині відсутні комплексні правові дослідження, присвячені аналізу категорій «безпека польотів», «авіаційна безпека» та «безпека авіації» та їх взаємозв'язку. Окремі аспекти цього питання розглядали у своїх наукових публікаціях такі вчені-юристи як П. В. Діхтєвський, В. О. Храмов, А. В. Філішов, а також фахівці з інших, неюридичних дисциплін. Зокрема, з безпеки життєдіяльності (С. П. Желібо, П. М. Заверуха, В. В. Зацарний, Р. С. Яким, Ю. О. Чирва та ін.), авіаційної безпеки (М. Ф. Давидешко, Л. Г. Конєв, П. І. Старохатний, В. І. Токарєв) тощо.

Мета написання цієї статті – на основі аналізу категорій «безпека», «безпека польотів», «авіаційна безпека» розкрити зміст дефініції «безпека авіації» та дати визначення поняття «безпечна діяльність екіпажу повітряного судна України».

Поняття «безпека», «безпека польотів» почали використовувати ще з початку зародження авіації. Так, вже у 1924 р. інженер Фіалко відзначав, що тема про безпеку польоту займає думки вчених-теоретиків, конструкторів при проектуванні літака, пілотів при здійсненні практичних польотів, вона є також предметом різних дискусій [1, с. 14–15].

Законодавство відносить повітряні судна до джерел підвищеної небезпеки. При цьому ще у радянській юридичній літературі висловлювалась думка про те, що створювана при експлуатації повітряного судна небезпека, у порівнянні з використанням інших видів транспорту, є не просто підвищеною, але й високою.

«Вона виникає в силу того, що, знаходячись у 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 потенційної енергії, що кидає судно з великою силою на землю» [2, с. 180]. Відповідно, особи, які здійснюють діяльність, пов'язану з використанням, експлуатацією авіаційних транспортних засобів, передусім, це члени екіпажу повітряного судна та особи, які цим транспортом користуються, – пасажери, а також і інші, треті особи, підпадають під дію цієї небезпеки (під «небезпекою» розуміють явища, процеси, об'єкти, які за певних умов здатні спричинити небажані наслідки: втому, перевтому, погіршення здоров'я, втрату життя тощо, тобто невідповідність умов середовища перебування людини до умов нормального функціонування людського організму).

І, хоча, за визначенням Ю. О. Чирви та О. С. Баб'яка, є аксіомою теза про те, що будь-яка діяльність людини є потенційно небезпечною [3, с. 7–8], дійсно, сьогодні зробити повітряний транспорт повністю, стовідсотково безпечним є нереальним завданням, проте фахівці різних наукових галузей, у тім числі, і юристи, за допомогою різноманітних засобів та заходів, зокрема, і правових, намагаються забезпечити високий рівень безпеки та надійності авіаційного транспорту.

Зазначимо, що науковці під терміном «безпека» розуміють: стан діяльності, за якого з визначеною ймовірністю виключено прояв небезпек або ж відсутня надзвичайна небезпека; збалансований, за експертною оцінкою, стан людини, соціуму, держави, природних, антропогенних систем тощо [4, с. 19]; стан захищеності життєво важливих інтересів особи, суспільства

і держави від зовнішньої та внутрішньої загрози [5, с. 207]; стан захищеності життєво важливих інтересів особистості, суспільства і держави від внутрішніх і зовнішніх загроз [6, с. 40], забезпечення, збереження чогось існуючого від небезпек, такий стан, коли цілком виключена небезпека будь-якого виду, безпека включає спокій, надійність, впевненість [7, с. 175].

В авіаційному законодавстві термін «безпека» визначено як: 1) відсутність несприятливого ризику, пов'язаного з травмуванням або загибеллю людей, заподіянням збитків навколишньому середовищу [8]; 2) стан, при якому ризик шкоди чи ушкодження обмежений до прийняттого рівня [9].

Окрім терміну «безпека», в законодавстві України та науковій літературі, в контексті безпеки пересування авіаційним транспортом застосовуються і інші терміни – «безпека польотів», «безпека авіації» та «авіаційна безпека».

Раніше поняття «безпека польотів» визначалось виключно як властивість літальних апаратів виконувати польоти без льотних подій. Це визначення відображало досягнутий на той час рівень розуміння цієї проблеми і пов'язувалось лише з фактом льотної події. Звідси спроби визначити поняття «безпека польотів» та розробити методи оцінки рівня безпеки польотів ґрунтувались лише на фактах наявності льотних подій та через число льотних подій.

Згодом поняття «безпека польотів» стали розглядати як категорію можливості, тому що абсолютно виключити льотні події, як свідчить практика, неможливо. Дійсно, сам факт льотної події або її відсутності не може розглядатися у відриві від умов та обставин, у яких відбувався політ. Тому, як зазначають фахівці, навіть польоти, що закінчуються благополучно, не можуть бути оцінені як однаково безпечні, бо в одних із них могли виявлятися особливі ситуації, тобто відхилення від розрахункового, штатного характеру, а в інших – таких ситуацій не було [10, с. 8–9]. На сьогодні, є узвичаєною практикою, що під «безпекою польотів» розуміють комплексну характеристику повітряного транспорту та авіаційних робіт, що визначає здатність виконувати польоти без загрози для життя і здоров'я людей.

Аналогічне визначення терміну «безпека польотів» устатковано і в нормативно-правовій базі України, в тім числі: Правилами авіаційного пошуку та рятування в Україні, Положенням про систему управління безпекою польотів на авіаційному транспорті, Правилами сертифікації аеропортів, якими встановлено, що 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 нині розуміють не тільки і не стільки властивість виконувати польоти без авіаційних подій (зазначимо, що замість терміну «льотна подія» тепер застосовується термін «авіаційна подія») – це було б бажаним, але поки що є неможливим. Терміном «авіаційна подія» сьогодні визначають подію, пов'язану з використанням повітряного судна, яка мала місце з моменту підняття будь-якої особи на борт з наміром здійснити політ, до моменту, коли всі особи, що перебували на борту, покинули повітряне судно, в ході якої: будь-яка особа отримала тілесні ушкодження зі смертельним наслідком або серйозні тілесні ушкодження, або повітряне судно одержало серйозні пошкодження конструкції, або виникла інша загроза безпеці польотів.

Всі авіаційні події поділяються на катастрофи, аварії, серйозні інциденти та інциденти. Вважаємо, що критерієм цього поділу авіаційних подій є наявність різного рівня наслідків, що настали або могли настати в результаті авіаційної події.

Найгіршою, найстрашнішою за наслідками є «катастрофа» – авіаційна подія з людськими жертвами, що призвела до загибелі або зникнення безвісти когось із пасажирів або членів екіпажу повітряного судна, а також до отримання ними тілесних ушкоджень зі смертельним наслідком під час перебування на даному повітряному судні; при безпосередньому зіткненні з будь-якою частиною повітряного судна, включаючи частини, що відокремились від даного повітряного судна або від безпосередньої дії струменя газів реактивного двигуна; авіаційна подія, що призвела до зникнення безвісти повітряного судна; або до випадків загибелі когось з осіб, які перебували на борту повітряного судна, що зазнало катастрофу, у процесі їх аварійної евакуації з повітряного судна. Результатами авіаційних катастроф є людські жертви, моральні та матеріальні збитки, які з часом зростають через підвищення попиту на перевезення цивільною авіацією.

Авіаційна подія без людських жертв, що призвела до пошкодження чи руйнування повітряного судна або серйозного тілесного ушкодження пасажирів або членів екіпажу та третіх осіб – це «аварія». А будь-яка подія, окрім авіаційної, пов'язана з використанням повітряного судна, яка вплинула або могла вплинути на безпеку експлуатації, – це «інцидент», в тім числі, і «серйозний інцидент» (інцидент, обставини якого свідчать про те, що ледь не сталася авіаційна подія). Відтак, всі авіаційні події впливають на рівень безпеки польотів.

При розгляді цього питання слід також враховувати і всезростаючий попит на перевезення цивільною авіацією. Так, за 2005 р. в Україні було перевезено авіаційним транспортом 3,8 млн. пасажирів, за 2006 р. 4,3 млн., за 2007 р. 4,9 млн., за 2008 р. – 6,2 млн. пасажирів. А, згідно Концепції Державної програми розвитку міжнародного аеропорту «Бориспіль» на період до 2020 р., за попередніми розрахунками лише через міжнародний аеропорт «Бориспіль» у 2010 р. буде перевезено 8,1 млн. пасажирів, у 2015 р. 13,1 млн., у 2020 р. – 18,4 млн. пасажирів [11].

Враховуючи вищезазначене, під безпекою польоту на сьогодні розуміють здатність виконувати політ на конкретному повітряному судні без відхилення від певного розрахункового, штатного характеру, тобто без особливих ситуацій (це ситуація, яка виникає під час польоту через вплив небезпечних факторів або їх сполучень, що призводять до зниження безпеки польотів). Це, у свою чергу, означає здатність виконувати польоти таким чином, щоб ризик шкоди щодо травмування або загибелі людей, заподіяння збитків, у тім числі, і навколишньому середовищу тощо, був обмежений до такого рівня, коли ризик є «прийнятним». Прийнятним є такий рівень ризику, який суспільство може прийняти (дозволити), враховуючи техніко-економічні та соціальні можливості на даному етапі свого розвитку, він поєднує технічні, економічні соціальні та політичні аспекти і є певним компромісом між рівнем безпеки й можливостями її досягнення [4, с. 43].

Враховуючи імовірність виникнення та серйозність наслідків від потенційних авіаційних подій, цим Положенням про загальний за безпекою польотів при організації повітряного руху встановлено три основні категорії ризику: по-перше, імовірність ризику настільки висока, що сам ризик є неприйнятним; по-друге, імовірність ризику настільки низька, що ризик є прийнятним; по-третє, імовірність ризику знаходиться між цими двома категоріями, тобто є областю допустимого ризику. При цьому, якщо ризик не підходить під жоден визначений вище критерій, повинні бути здійснені спроби знизити його ступінь до прийнятного рівня, використовуючи необхідні процедури зниження ризику.

В контексті безпеки пересування авіаційним транспортом застосовуються й інші терміни, серед яких «авіаційна безпека». І, хоча на початку розбудови України як незалежної держави, термін «авіаційна безпека» іноді розглядався як синонім терміну «безпека» [12], цим поняття авіаційним законодавством чітко розмежовані. Вже традиційним є визначення терміну «авіаційна безпека» як комплексу заходів, а також людських та матеріальних ресурсів, призначених

для захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання в її діяльність, або як пропонують деякі науковці – це «захищеність авіації від актів незаконного втручання в її діяльність» [13, с. 107-109].

При цьому поняття «безпека польотів» та «авіаційна безпека» тісно пов'язані між собою. Останнє є певід'ємною частиною питання безпеки польотів, одним із його напрямів. Як відзначили М. Ф. Давиденко, Л. Г. Конєв, П. І. Старохатний та інші, з кінця шістдесятих років двадцятого століття спостерігається збільшення актів незаконного втручання [14, с. 4-6]. Під «актом незаконного втручання» розуміють протиправні дії, пов'язані з посяганням на нормальну і безпечну діяльність авіації й авіаційних об'єктів, внаслідок яких сталися щасливі випадки з людьми, майнові збитки, захоплення чи викрадення повітряного судна або такі, що створюють ситуацію для подібних наслідків.

За нинішніх умов наявності загрози тероризму, актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації, загострення в країнах ситуацій щодо зміни соціального устрою чи політичного керівництва, внутрішніх збройних конфліктів, локальних (прикордонних) конфліктів, діяльності в країнах терористичних організацій та наявності інших факторів, які становлять загрозу та вразливість авіаційній безпеці, існує і наявність загрози та вразливості стану безпеки польотів в цілому. Внаслідок цього, очевидно, що вищезазвані фактори обмежують або й взагалі унеможливають виконання польотів повітряних суден.

В контексті безпеки пересування авіаційним транспортом застосовують також і поняття «безпека авіації». Цей термін достатньо широко використовується в ПК України (ст. 2, 3-1, 7, 32, 89), проте одним з недоліків ПК України, на наш погляд, є відсутність визначення зазначеного терміну, відсутність визначення цього терміну і в ті нового ПК України.

Відзначаючи взаємозв'язок понять «безпека польотів», «авіаційна безпека», «безпеки авіації», підкреслюємо, що: по-перше, поняття «безпеки польотів» є ширшим ніж поняття «авіаційна безпека», останнє є одним з елементів «безпеки польотів»; по-друге, у свою чергу, поняття «безпеки польотів» є частиною більш широкого поняття «безпеки авіації».

Враховуючи дослідження поняття «безпека», «безпека польоту», «авіаційна безпека» та аналіз змісту авіаційного законодавства, вважаємо, що термін «безпека авіації» можна визначити як стан захищеності авіації, спрямований на обмеження ризику, пов'язаного з травмуванням або загибеллю людей, заподіянням збитків нав-

колишньому середовищу тощо, до прийнятного рівня. Що ж до терміну «безпека», то, в контексті авіації, вважаємо, цей термін є синонімічним терміну «безпека авіації» і є таким станом захищеності авіації, за якого прояв небезпек, пов'язаний з травмуванням або загибеллю людей, заподіянням збитків навколишньому середовищу тощо, зведений до прийнятного рівня.

Складовою частиною поняття безпечної діяльності екіпажу повітряного судна є поняття «діяльність». Саме слово «діяльність» означає застосування своєї праці до чого-небудь; праця, дія людей у якій-небудь галузі [15, с. 228]. В енциклопедичній літературі поняття «діяльність» визначають: як форму активного ставлення людини до оточуючого світу з метою його перетворення [16, с. 131–132]; як специфічно людський спосіб ставлення до світу [17, с. 118–119]; як специфічно людська форма активного ставлення до навколишнього середовища, змістом якої є його доцільна зміна та перетворення [18, с. 180].

Р. С. Яким визначає діяльність як акт зштовхування спрямованої на ціль вільної свободи суб'єкта і об'єктивних закономірностей буття. У структурі діяльності виділяють суб'єктну (скерований на ціль суб'єкт) та об'єктну (предмет діяльності, знаряддя діяльності, продукт діяльності) компоненти, а діяльність людини постає як особливий, специфічний прояв людської активності. Діяльність є універсальним середовищем, що поєднує людину зі світом, у тім числі, з її особливим духовним універсумом [19, с. 6]. На думку С. П. Желібо, П. М. Заверухи, В. В. Зацарного, діяльність є специфічно людською формою активності, необхідною умовою існування людського суспільства, зміст якої полягає у доцільній зміні та перетворенні в інтересах людини навколишнього середовища [4, с. 18]. Цю ж точку зору поділяють і інші науковці, наприклад, Ю. О. Чирва та О. С. Баб'як, які вважають, що діяльність – це специфічна форма відношення до навколишнього світу, зміст якого складає його доцільна зміна та перетворення в інтересах людей, яке включає в себе мету, засоби, результат і сам процес [3, с. 6]. Отже, діяльність людини – це завжди особливий, специфічний прояв людської активності.

Зважаючи на те, що в ієрархії структури авіатранспортної системи екіпаж повітряного судна є елементом верхнього рівня, то помилки осіб, які приймали участь у підготовці та забезпеченні польотів, трансформуються у кінцевому підсумку в обставини, що ускладнюють діяльність екіпажу повітряного судна. Від дій екіпажу, як останньої інстанції, яка ще може царити вплив несприятливих факторів, у тім

числі, і внаслідок помилок інших авіаційних спеціалістів, часто напряду залежить здатність забезпечити безпеку польоту у тій або іншій, іноді досить складній, особливій ситуації. Дійсно, пілот не є єдиною особою, яка несе відповідальність за безпеку польоту, оскільки, як зазначив М. Ф. Михайлик, безліч інших людей, окрім пілота, роблять помилки, які і призводять до авіаційних подій – помилки конструювання, виготовлення, технічного обслуговування, помилки в розслідуванні авіаційних подій тощо [20, с. 157–158].

Тому успішне вирішення завдання забезпечення безпеки польоту, в цілому, та безпечної діяльності екіпажу повітряного судна, зокрема, залежить від того, наскільки чітко, системно, на всіх рівнях діють всі суб'єкти цивільної авіації, наскільки чітко і злагоджено функціонує авіатранспортна система. Таким чином, діяльність всіх суб'єктів цивільної авіації, а це тільки екіпажу повітряного судна, як основної ланки авіатранспортної системи, що безпосередньо відчуває на собі всі недоліки цієї системи, повинна бути орієнтована на недопущення, попередження авіаційних подій, а в разі їх настання, – на мінімізацію негативних наслідків цих подій та проводиться систематично, послідовно, цілеспрямовано, а не зводиться до окремих заходів чи разових кампаній.

Враховуючи вищезазначене, а також аналіз категорій «безпека», «безпека польотів», «авіаційна безпека» та «безпека авіації», вважаємо, що поняття «безпечна діяльність екіпажу повітряного судна» можна визначити наступним чином: «безпечна діяльність екіпажу повітряного судна» – це активні дії всіх суб'єктів авіатранспортної системи, спрямовані на забезпечення виконання екіпажем повітряного судна польотів без загрози для життя і здоров'я людей, внаслідок яких ризик шкоди щодо травмування або загибелі людей, заподіяння збитків, у тім числі, і навколишньому середовищу тощо, був би обмежений до прийнятного рівня.

Література

1. Фіалко. Безопасность полета / Фіалко [нижепер] // Авиация и воздухоплавание, 1924. № 1. С. 14–15.
2. Советское воздушное право / А. И. Котов, П. П. Остроумов, М. М. Волков и др. [под общ. ред. П. П. Остроумова]. М.: Воздушный транспорт, 1990. 279 с.
3. Чирва Ю. О., Баб'як О. С. Безпека життєдіяльності: навчальний посібник / Ю. О. Чирва, О. С. Баб'як. К.: Атіка, 2001. 304 с.
4. Желібо С. П., Заверуха П. М., Зацарний В. В. Безпека життєдіяльності: навчальний посібник для студентів вищих закладів освіти I–IV рівнів акредитації / С. П. Желібо, П. М. Заверуха, В. В. Зацарний. К.: «Каравела», 2003. 328 с.

5. Храмов В. О. Безпека / В. О. Храмов // Юридична енциклопедія: в 6 т. / [редкол.: Ю. С. Шемпученко (голова) та ін.]. – К.: Українська енциклопедія, 1998. Т. 1: А. Г. 207 с.

6. Чумін Г. Безпечна життєдіяльність криз призму прав людини / Григорій Чумін // Командор: вісник державного службовця України. 1999. № 1. 40 с.

7. Діхтієвський П. В. Теоретико-правові проблеми забезпечення особистої безпеки людини в сфері адміністративних відносин / П. В. Діхтієвський // Теоретичні та практичні проблеми правового забезпечення соціально-економічного та політичного розвитку суспільства і держави: монографія / В. Ф. Опришко, Ф. П. Шульженко, О. О. Гайдудіні та ін. – К.: КНПЕУ, 2006. – 702 с.

8. Положення про систему управління безпекою польотів на авіаційному транспорті [Електронний ресурс]: [затверджено Наказом Державіаслужби від 25 листопада 2005 р. № 895] / Державіаслужба. Режим доступу до документа: <http://www.rada.gov.ua>.

9. Положення про нагляд за безпекою польотів при організації повітряного руху [Електронний ресурс]: [затверджено Наказом Державіаслужби від 5 грудня 2005 р. № 917] / Державіаслужба. – Режим доступу до документа: <http://www.rada.gov.ua>.

10. Безопасность полетов летательных аппаратов: методические основы / А. И. Стариков, В. Я. Зачеса, Н. Н. Зинковский и др. [под ред. А. И. Старикова]. М.: Транспорт, 1988. 159 с.

11. Концепція Державної програми розвитку міжнародного аеропорту «Бориспіль» на період до 2020 р. [Електронний ресурс]: [схвалена Розпорядженням КМУ від 11 січня 2007 р. № 5-р] / КМУ. – Режим доступу до документа: <http://www.rada.gov.ua>.

Н. В. Дараганова

Понятие безопасной деятельности экипажа воздушного судна Украины.

В статье автор на основе анализа категорий «безопасность», «безопасность полетов», «авиационная безопасность» раскрывает содержание дефиниции «безопасность авиации», а также определяет и дает характеристику понятию «безопасная деятельность экипажа воздушного судна Украины».

N. V. Daraganova

Concept of safe crew Ukraine.

In this article the author based on analysis of categories of «safety», «the safety of aircraft», «aviation safety» disclose the contents of definitions «the safety of aviation», and also defines and describes the concept of «safe activity of aircraft crew of Ukraine».

12. Тимчасові правила контролю з метою забезпечення безпеки цивільної авіації [Електронний ресурс]: [затверджено Постановою КМУ від 2 серпня 1995 р. № 592] / КМУ. – Режим доступу до документа: <http://www.rada.gov.ua>.

13. Філіпшов А. В. Поняття «безпеки авіації» та «авіаційна безпека» в українському законодавстві та юридичній науці / А. В. Філіпшов // Бюлетень Міністерства юстиції України. 2006. № 2. С. 107–109.

14. Давиденко М. Ф., Конев Л. Г., Старохатний П. И., Токарев В. И. Авиационная безопасность: требования международных документов по предотвращению актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации: конспект лекций / М. Ф. Давиденко, Л. Г. Конев, П. И. Старохатный, В. И. Токарев. К.: КМУГА, 1997. 52 с.

15. Великий тлумачний словник сучасної української мови / Уклад. і голов. ред. В. Т. Бусел. К., Ірпін'я: ВГФ «Перун», 2002. 1440 с.

16. Москаленко В. В. Діяльність / В. В. Москаленко // Соціальна філософія. К. Х.: ВМП «Рубікон», 1997. – С. 131–132.

17. Философский словарь / Под ред. И. Т. Фролова. издание пятое. М.: Изд-во полит. Литературы, 1987. – 560 с.

18. Огурцов А. П., Юдин Э. Г. Деятельность / А. П. Огурцов, Э. Г. Юдин // Большая советская энциклопедия: том 8. М. «Советская энциклопедия», 1972. 180 с.

19. Яким Р. С. Безпека життєдіяльності: навчальний посібник / Р. С. Яким. Львів: вид-во «Бескид Біт», 2005. – 304 с.

20. Предупреждение неблагоприятных событий в полете, обусловленных деятельностью экипажа / Г. С. Карапетян, П. Ф. Михайлик, С. П. Пичко, А. И. Прокофьев. М.: Транспорт, 1989. 173 с.