

ПОВІТРЯНЕ, КОСМІЧНЕ, ЕКОЛОГІЧНЕ ПРАВО

УДК 368.025.6:629.7(045)

Д. О. Беззубов,
доктор юридичних наук, доцент

ЮРИДИЧНА СКЛАДОВА АВІАЦІЙНОГО РИЗИКУ (СИСТЕМНО-ПРИКЛАДНИЙ АНАЛІЗ)

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

Мета: визначити правові моделі видових ознак авіаційного ризику як складового елементу господарської діяльності. Запропонувати ефективні механізми зниження авіаційних ризиків. Запропонувати авторські моделі функціонування авіаційного ризику **Методи:** дослідження проведене з використанням класичних методів наукового пізнання. За допомогою методу аналізу розкриті системні елементи авіаційного ризику. За допомогою методу синтезу розглянуті варіанти виникнення авіаційного ризику. **Результати:** за результатами дослідження визначені види авіаційного ризику за галузями функціонування. Визначені та розкриті складові авіаційного ризику як елементу авіаційної діяльності.

Ключові слова: ризик, цивільні повітряні судна, авіаційний ризик, право, економіка, система, техніка, моделі.

Постановка проблеми та її актуальність. Актуальність теми дослідження пояснюється, насамперед, вирішенням життєвих і необхідних завдань, що постають перед державою Україна взагалі та її правовою системою зокрема через суттєву зміну та постійну трансформацію соціальних і політичних відносин, які відбуваються в ній та зумовлюють перехід до принципово нових відносин у всіх галузях економіки та суспільстві в цілому. Цей перехід відбувається в межах постійного пошуку оптимальної суспільно-політичної та юридичної (правової) моделі захисту інтересів суб'єктів підприємництва, держави та одночасним забезпеченням задекларованих Конституцією прав і свобод людини та громадянина. Тому постає необхідність створення такої правової моделі, яка могла б не тільки адекватно відобразити процеси, що формуються в авіаційній галузі, а виробити дієві механізми забезпечення безпеки авіаційної діяльності. Одним із актуальних напрямів вивчення та наукового забезпечення безпеки поль-

отів є вивчення проблеми авіаційних ризиків. Обґрунтування наявних категорій авіаційних ризиків дозволить визначити моделі забезпечення безпеки польотів цивільних повітряних суден та збереження життя та здоров'я членів екіпажу цивільного повітряного судна, пасажирів та багажу, а також втрати самого цивільного судна.

Аналіз досліджень і публікацій. Науково-теоретичне підґрунтя для даного дослідження склали наукові праці вітчизняних та іноземних фахівців у галузі авіації, філософії, загальної теорії держави і права, теорії управління та адміністративного права, інших галузевих правових наук, таких, як А. П. Альгін, В. А. Абчук, О. М. Бандурка, Ю. П. Битяк, Б. В. Бирюков, У. Бек, І. Валлерстайн, М. Вебер, Е. Гобсбаум, М. С. Гринберг, Р. Давід, К. ЖофFRE-Спіноза, В. А. Ойзенхінт, О. В. Копан, В. П. Столбовий, Х. Райфа, О. К. Тихомиров, М. В. Ковалів, В. В. Копейчиков, В. К. Колпаков, В. О. Котюк,

В. А. Ліпкан, Р. Д. Льюис, В. В. Мамчун, Т. Л. Ріктор, Е. Фромм, В. П. Чабан, В. О. Шамрай та ін.

Мета дослідження полягає в тому, щоб на основі вивчення й аналізу існуючих розробок у галузі досліджень авіаційних ризиків у системі міжнародної організації забезпечення безпеки цивільної авіації, вдосконалити поняття «авіаційний ризик» у діяльності екіпажів цивільних повітряних суден (далі – ЦПС), визначити характер тенденцій трансформації ризиків залежно від виду виконання льотного завдання.

Об'єктом наукової статті є суспільні відносини, пов'язані з авіаційною діяльністю екіпажів ЦПС, та властиві їм ризики, що виникають при виконанні льотного завдання.

Предметом дослідження є теоретичні засади категорії «авіаційний ризик» у системі льотної діяльності та їх правові складові.

Методи дослідження, обрані автором, сформували методологічний базис та засади останнього із сукупності історичного, загальнонаукового, діалектичного методу і деяких наукових методів структурно-системного, логічного і порівняльного аналізу категорії авіаційний ризик.

Виклад основного матеріалу. На сьогоднішній час в літературі, що присвячена проблемам авіації, можна знайти ще багато варіацій визначення терміну «ризик». Інтерпретація цього поняття буде залежати від сфери застосування або галузі дослідження, історичного періоду та суб'єктивних поглядів автора роботи, в якій використовується поняття «авіаційний ризик».

Одним із головних аспектів визначення ознак авіаційного ризику є його багатогранність. На думку вченого Є. А. Куклева авіаційний ризик має ознаки і функції, що притаманні всім транспортним ризикам [1, с. 76].

При всій багатоманітності й різнобарвності терміну «авіаційний ризик» можливо виокремити низку рис, спільних для визначень багатьох науковців у галузі авіаційної діяльності, а саме: ситуаційність, ймовірність, невизначеність, альтернативність, випадковість, конкретність настання, результативність, статичність, особистісне (індивідуальне) направлення та екстремальність.

При аналізі наведених рис, з'являється можливість розкрити складові сутності цього терміну як прикладного поняття авіаційної діяльності. Це, на нашу думку, дасть можливість визначити, що саме маємо на увазі під поняттям «авіаційний ризик»: *ситуаційність* означає, що ризик виникає в певний період часу виконання льотного завдання, його дія обмежена часом, оскільки він актуальний лише для майбутнього часу, ризиків у минулому не існує, при цьому його виникнення провокується низкою подій, які стають передумовою його виникнення, але не завжди стають джерелом зникнення (природні лиха, помилкові рішення екіпажу); *ймовірність* впливає з можливих варіантів вибору поведінки або реакції і дій екіпажу ЦПС на об'єктивні реалії, фактична поведінка члена екіпажу ЦПС передбачає мотив суб'єктивного погляду на отримання результату (як правило, позитивного) від власних дій; *невизначеність* – як відсутність достатньо чіткої системи планування поведінки для майбутнього періоду часу в умовах виконання льотного завдання, а також неможливість передбачити результат дій, при цьому основним критерієм є правильність рішення і плановість втілення його в життя; *альтернативність* передбачає наявність кількох варіантів вибору рішень в умовах загроз ЦПС, але варіативність – це вибір найбезпечнішого варіанту для досягнення цілей або найменш шкідливих варіантів; *випадковість* визначає обмеженість суб'єкта в прогнозуванні реакцій або наслідків, при цьому включається механізм непередбачуваних подій, не запрограмованих при прийнятті рішення, відхилення можуть призвести до недосягнення цілі або досягнення її з більшими втратами, ніж планувалося; *конкретність* настання – ризик може перетворитися на реальну подію, тобто перейти з теоретичної в практичну площину, при цьому відношення виникнення ризику і його переходу відбувається в соціальному чи природному середовищі з наслідками втрат і можливостями їх виміру у фізичних одиницях; *результативність* означає, що кінцевим результатом прийнятого рішення є практичний результат від дій суб'єкта, але з урахуванням відхилень в процесі реалізації поставленого завдання, тобто резуль-

тат може не збігатися із запланованим завданням як в негативний, так і позитивний бік; *статичність* – ризик може виникати миттєво, але при цьому виступає довготривалим і постійним поняттям певної галузі людської діяльності, практично все залежить від рівня індивідуального сприйняття та пристосованості до нього з боку суб'єкта ризику; *особистісне* (індивідуальне) направлення означає, що ризик, як правило, діє в сторону певного суб'єкта (члена екіпажу, пасажира) чи групи суб'єктів (всіх учасників льотного процесу), але навіть при груповому впливі кожен елемент групи по різному виявляється, впливає і сприймає поняття ризику, що обумовлено індивідуальними психологічними, соціальними та психічними особливостями членів екіпажу ЦПС або пасажирів; *екстремальність* – виникнення ризику обумовлено, як правило, ситуацією, коли виникає безпосередня загроза життю, здоров'ю учасника льотного процесу, тому дія спрямована на подолання ситуації, а не ризику як такого.

Спробуємо класифікувати авіаційні ризики й визначимо їх юридичний складник. Під класифікацією розуміють встановлення системи співзалежних понять певної галузі знань або діяльності людини, що використовується для встановлення зв'язків між цими поняттями, в системі авіації застосовується з основною метою визначення безпеки польотів та виконання льотних завдань. *Класифікація авіаційних ризиків* – це систематизація множинності поняття авіаційного ризику на основі певних структурних критеріїв та ознак, що дозволить їх об'єднати в певні групи [2, с. 183].

Вчений Б. А. Кармалєєв визначає, що «авіаційні ризики є багатограним та системним поняттям, що включає в себе соціальні, економічні та правові аспекти функціонування суспільства та відображають стан готовності суспільства до викликів в авіації» [3, с. 77].

Отже, *юридичний складник авіаційних ризиків* – це визначення місця і ролі юридичної оцінки в значенні авіаційного ризику, важливість впливу на його формування, ймовірність настання та можливість застосування щодо нього важелів юридичного впливу з метою зниження.

Основа запропонованого нами групування складуть: 1 – умови виконання льотного завдання, 2 – термін дії, 3 – розмір наслідків, 4 – рівень впливу на виконання льотного завдання, 5 – джерела виникнення.

За галузями авіаційної діяльності виокремимо такі основні групи ризиків: методичні ризики; технічні ризики; політичні ризики (терористичні ризики); соціальні ризики; природні та техногенні ризики; економічні ризики (позиції керівництва авіапідприємства).

Пропонуємо розглянути запропоновані нами ризики в аспекті наявності юридичного (правового) складника.

Методичний авіаційний ризик – це абстрактне поняття, що узагальнює думку про авіаційну діяльність (авіацію) як основного джерела небезпек. При цьому джерелом виступає не член екіпажу ЦПС, а результат його діяльності або конкретної дії. Ці результати відображають у практичній площині те, чого член екіпажу намагається досягти, його пріоритети і завдання він ставить перед собою (вихід на другий круг, застосування тангажу).

Методичний ризик в авіації включає в себе як наявність суб'єктивного чинника виникнення, так і частину об'єктивного, тобто незалежного від дій конкретного члена екіпажу ЦПС.

Технічний ризик в авіації – це ймовірність відмови технічних засобів літака або недосконалість конструкції, що може призвести до авіаційної події.

Соціальний ризик в авіації – створюється на етапі формування льотного завдання у зв'язку із соціальними особливостями регіону або дій певної соціальної групи (наприклад, традиції випускати птахів).

Природні та техногенні ризики – можливості асиміляції агресивних, антисоціальних, антидержавних культурних учень і релігій, результатом якої може стати створення аварійної ситуації на борту ЦПС, акти агресії або тероризму, захоплення літака фізичними особами з метою терористичних дій.

Основним юридичним складником вищезначених ризиків є вольові акти апарату державного управління (законів і підзаконних

актів) у сфері авіації, метою яких є контроль та зниження можливостей настання негативних наслідків. Контроль за виконанням покладається на апарат державного примусу (Міністерство інфраструктури, СБУ, МВС та ін.), при цьому вони відповідають за контроль практичного впровадження нормативних актів, тобто практичне зниження рівня авіаційних ризиків на всіх етапах підготовки та виконання льотного завдання.

Економічні авіаційні ризики – це ризики настання несприятливих наслідків у результаті економічної політики авіаційних компаній, що призведе до погіршення технічних характеристик літаків та негативних наслідків для конкретного льотного завдання. Результатом виникнення цих ризиків можуть бути як об'єктивні причини (світові фінансові кризи, цикли в економічному розвитку), так і неправильно прийняті керівництвом авіакомпанії рішення в галузі бюджетної політики компанії (підвищення дефіциту коштів) та фінансів (неможливість фінансування проектів щодо підвищення безпеки).

На думку вітчизняного вченого-економіста А. П. Дуки, ризик – це потенційна, усвідомлена та кількісно вимірювана можливість небезпеки виникнення непередбачуваних втрат очікуваного прибутку, майна, грошей у зв'язку з випадковими змінами умов економічної діяльності, несприятливими обставинами [4, с. 303].

Якщо узагальнити визначення та погляди іноземних фахівців у галузі економіки, то визначимо, що основними економічними ризиками в авіаційній сфері більшість іноземних фахівців вважають такі [5, с. 26]:

операційний ризик (operational risk) – це ризики нестабільності функціонування авіаційної системи;

ринковий ризик (market risk) – ризики можливостей зміни параметрів ризику в негативний бік, що сприятиме втратам авіакомпаній;

кредитний ризик (credit risk) – ризик відсутності можливості виконання зобов'язань контрагентом кредитних відносин, внаслідок чого можуть виникнути ризики прямих фінансових втрат (прямі економічні збитки або операційні збитки);

діловий ризик (business risk) – ризик втрати ділової репутації авіаційної компанії;

ризик ліквідності (liquidity risk) – це ризик неможливості покриття певних збитків власним капіталом;

ризик, пов'язаний з регулювальними органами (regulatory risk) – різка зміна політики уряду, що призведе до підвищення небезпеки банкрутства приватних авіаційних компаній (наприклад, підвищення податків або політики протекціонізму).

В системі транспортної діяльності цивільної авіації можливо виокремити декілька основних елементів: перший елемент – класифікація ризиків за різними факторами; другий елемент – рівні ризику за результатом події; третій елемент – ризикові фактори авіаційної події; четвертий елемент – класифікація ризиків за темпами наслідків; п'ятий елемент – аналіз ризику з позиції механізмів його зниження при виконанні польотів конкретними видами авіаційного транспорту.

В даній системі аналізу авіаційних ризиків окремим аспектом потрібно виділити юридичний аспект, як один із напрямів аналізу події з позиції норм права та ймовірності відшкодування збитків, завданих даним інцидентом.

Отже, *юридичний складник авіаційних ризиків* – це визначення місця і ролі права в значенні авіаційного ризику, важливість впливу на його формування, ймовірність настання та можливість застосування щодо нього важелів юридичного впливу з метою зниження.

Висновки. Таким чином, можливо зробити наступні висновки: перше – забезпечення безпеки авіації неможливо без вивчення та дослідження авіаційних ризиків як складника авіаційної діяльності; друге – в структурі авіаційних ризиків одним із компонентів є юридичний складник, який формує базис для правової оцінки прийняття рішень екіпажами ЦПС; третє – авіаційний ризик має декілька основних напрямів, серед яких провідне місце займає технічний, методичний та економічний ризик; четверте – дослідження проблеми авіаційних ризиків має складний міждисциплінарний характер і фактично пов'язане з вивченням про-

блеми ризиків у транспортній сфері як складового елемента господарського життя держави.

Література

1. *Куклев Е. А.* Моделирование рисков ситуаций на основе випадковості в цивільній авіації / Е. А. Куклев // Науковий вісник ЦА, 2003.

2. *Bezzubov D. A., Yeryashov Y. K.* Legal mechanisms to ensure security of entrepreneurship (aviation aspect) // Наукові праці Національного авіаційного університету. Серія: Юридичний вісник «Повітряне і космічне право». – К.: НАУ, 2018. – № 2 – С. 45-49.

3. *Кармалеев Б. А.* Управление лётной работой в гражданской авіації / Б. А. Кармалеев // УВАУ ЦА, 2005.

4. *Дука А. П.* Теорія та практика інвестиційної діяльності. Інвестування / Анастасія Петрівна Дука. – Навч. посіб. – К.: Каравела, 2007. – 424 с.

5. *Найт Ф. Х.* Риск, неопределенность и прибыль / пер. с англ. – Харьков: Дело, 2003. – 360 с.

References

1. *Kuklev E. A.* Modeljvannja ryzykovykh situacij na osnovi vypadkovosti v cyvil'nij aviacii' / E. A. Kuklev // Naukovyj visnyk CA, 2003.

2. *Bezzubov D. A., Yeryashov Y. K.* Legal mechanisms to ensure security of entrepreneurship (aviation aspect) // Naukovi praci Nacional'nogo aviacijnogo universytetu. Serija: Jurydychnyj visnyk «Povitrijane i kosmichne pravo». – К.: НАУ, 2018. – № 2 – С. 45-49.

3. *Karmaljejev B. A.* Upravlinnja l'otnoju robotuju v cyvil'nij aviacii' / B. A. Karmaljejev // UVAU CA, 2005.

4. *Duka A. P.* Teorija ta praktyka investycijnoi dij'al'nosti. Investuvannja / Anastasija Petrivna Duka. – Navch. posib. – К.: Karavela, 2007. – 424 s.

5. *Najt F. H.* Risk, neopredelennost' i pribyl' / per. s angl. – Har'kov: Delo, 2003. – 360 s.

Д. А. Беззубов

ЮРИДИЧЕСКАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ АВИАЦИОННОГО РИСКА (СИСТЕМНЫЙ-ПРИКЛАДНОЙ АНАЛИЗ)

Государственный университет инфраструктуры и технологий
ул. Кирилловская, 9, 04071, Киев, Украина
E-mail: dbezzubov@ukr.net

Цель: определить правовые модели видовых признаков авиационного риска как составного элемента хозяйственной деятельности. Предложить эффективные механизмы снижения авиационных рисков. Предложить авторские модели функционирования авиационного риска. **Методы:** исследование проведено с использованием классических методов научного познания. С помощью метода анализа раскрыты системные элементы авиационного риска. С помощью метода синтеза рассмотрены варианты возникновения авиационного риска. **Результаты:** по результатам исследования определены виды авиационного риска по отраслям функционирования. Определены и раскрыты составляющие авиационного риска как элемента авиационной деятельности.

Ключевые слова: риск, гражданские воздушные суда, авиационный риск, право, экономика, система, техника, модели.

**LEGAL COMPOSITION OF AVIATION RISK
(SYSTEM-APPLIED ANALYSIS)**

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

Objective: to define legal models of the specific features of aviation risk as an integral part of economic activity. Propose effective mechanisms to reduce aviation risks. Suggest author models of aviation risk operation **Methods:** the study was conducted using classical methods of scientific knowledge. Using the method of analysis, the elements of aviation risk are revealed. Using the synthesis method, variants of aviation risk are considered. **Results:** according to the results of the study, the types of aviation risk are identified according to the fields of operation. Identified and disclosed components of aviation risk as an element of aviation activities.

Keywords: risk, civil aircraft, aviation risk, law, economy, system, technique, models.