

# **ПРАВОВА КУЛЬТУРА ЯК СКЛАДОВА КУЛЬТУРИ БЕЗПЕКИ В СФЕРІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ**

**Гусар О.А.**

доцент кафедри конституційного і адміністративного права

Національного авіаційного університету

Київ, Україна

В сучасних умовах розвитку людства правова культура відіграє велику роль в публічному адмініструванні в сфері цивільної авіації і розглядається через призму безпосередньої діяльності людини. Правова культура в сфері цивільної авіації акумулює в собі цінності, що створені суб'єктами адміністративного права й об'єднує право в цілому, правосвідомість, правові відносини, законність і правопорядок, законодавчу, правозастосовну та іншу діяльність, критерії оцінки юридичної дійсності у функціонуванні та розвитку її складових частин.

Авіаційний транспорт залишається одним з найбільш безпечних видів транспорту в Україні та в усьому світі. Високий рівень безпеки авіаційного транспорту вимагає постійного контролю за безпекою, аналізу тенденцій та своєчасного вжиття заходів по запобіганню авіаційних подій та інцидентів.

Повітряний кодекс України визначає «безпеку авіації» як стан галузі цивільної авіації, за якого ризик завдання збитків людям чи майну знижується до прийняттого рівня у результаті безперервного процесу визначення рівня небезпеки і керування ним та утримується на такому рівні, або знижується далі, у сферах безпеки польотів, авіаційної безпеки, охорони навколишнього природного середовища, економічної безпеки та інформаційної безпеки [1].

Безпека цивільної авіації носить міжнародний характер і визначається ще з часів заснування Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) та прийняття Чикагської Конвенції в 1944 році. Відповідно до ст. 37 кожна держава «зобов'язується співпрацювати в забезпеченні максимально можливого ступеня однаковості правил, стандартів, процедур і організації, що стосуються повітряних суден, персоналу повітряних трас і допоміжних служб, в яких така однаковість сприятиме аеронавігації і вдосконалювати її».

Результатом плідної нормотворчої роботи ІКАО є створення стандартів і рекомендованої практики ІКАО. Підвищення рівня безпеки польотів в глобальній системі повітряного транспорту є основоположною і найважливішою стратегічною метою (ІКАО). Так, прийнятий в 2014 році Додаток 19 «Керування безпекою польотів» до Чикагської Конвенції, спрямований на створення в державах-членах ІКАО однакових державних систем управління безпекою польотів на нових принципах і засадах.

За інформацією Міжнародної організації цивільної авіації, 2017 рік став самим безпечним роком за всю історію міжнародної авіації. За останні 10 років кількість авіаційних подій, що виникають у світі скоротилася більше ніж у двічі, а кількість загиблих зменшилась більше ніж у десять разів, що не може не викликати задоволення у людей, які користуються послугами авіаційного транспорту [2].

Однак, статистичний аналіз причин порушень порядку використання повітряного простору в Україні, які розслідувалися Національним бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами (НБРЦА) у 2018 році, показує, що переважна більшість порушень відбувалися внаслідок свідомого недотримання користувачами повітряного простору (експлуатантами повітряних суден) законодавства у сфері виконання польотів і використання повітряного простору[3].

Системне свідоме порушення авіаційного законодавства може вказувати на неефективну систему заходів правозастосування. Відповідно до Додатку 19 до Чиказької конвенції (видання друге, 2016 р.) заходи правозастосування належать до Критичного елемента 8 (Вирішення проблем безпеки польотів). Згідно з пунктом 3.8.3 частини АDoc 9734 ІКАО, у відповідних випадках необхідно вживати примусові заходи, такі як накладання обмежень, призупинення дії чи анулювання сертифікатів, накладання фінансових санкцій тощо. Згідно зі статтею 127 Повітряного кодексу України, санкції за порушення порядку використання повітряного простору, застосовуються лише до юридичних осіб – суб'єктів авіаційної діяльності. Відсутність адекватних заходів

правозастосування дозволяє окремим пілотам авіації загального призначення свідомо ігнорувати правила безпеки польотів.

Після проведеного аналізу НБРЦА надала рекомендації Державній авіаційній службі України як центральному органу у сфері цивільної авіації, щодо: ініціювання відповідних зміни в законодавство України з приводу адекватного реагування на свідомі (умисні) порушення порядку використання повітряного простору пілотами авіації загального призначення; розробки заходів щодо запобігання виникненню подій, що належать до категорій підвищеного ризику виникнення авіаційних подій (CFIT, RE), розробити заходи щодо підвищення культури безпеки серед суб'єктів авіаційної діяльності та уникнення випадків приховування ними фактів авіаційних подій та інцидентів.

Для постійного підвищення рівня безпеки на всіх ступенях авіаційної транспортної системи необхідна всеохоплююча «культура безпеки».

Культура безпеки - це поєднання цінностей, стандартів, етичних засад і норм необхідних в даних умовах поведінки. Всі вони націлені на підтримку самодисципліни в підході до досягнення рівнів безпеки, перевищувати вимоги, викладенні в законах і правилах. При цьому культура безпеки повинна бути властива думкам і діям всіх працівників на кожному рівні організаційної структури [4].

Культура безпеки повинна стати внутрішньою потребою суб'єкта діяльності по забезпеченню безпеки. Загальна психологічна настроєність на безпеку, формує самокритичність і самоперевірку, виключає благодушність і поблажливість, а також сприяє розвитку почуття персональної відповідальності й загального саморегулювання в питаннях безпеки. Тільки за таких умов виконавець діяльності по забезпеченню безпеки стає частиною (елементом) культури безпеки.

Достатній рівень юридичних знань та навичок у суб'єктів цивільної авіації національного та міжнародного законодавства та регламентуючих документів ІКАО дозволить забезпечити культуру безпеки в сфері цивільної авіації. Тому правова культура виступає складовою культури безпеки в сфері цивільної авіації.

Особливо важливим і актуальним на сьогодні постає фактор правової професійної підготовки працівників цивільної авіації. Одним з генералізованих компонентів міжнародних польотів є знання норм міжнародного повітряного законодавства.

### **Література:**

1. Повітряний кодекс України Кодекс України; Закон, Кодекс від 19.05.2011 № 3393-VI.

2. Аналіз стану безпеки польотів з цивільними повітряними суднами України, що сталися у 2017 році Сектор аналізу та попередження авіаційних подій Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами. [http://nbaai.gov.ua/uploads/pdf/Analysis\\_2017](http://nbaai.gov.ua/uploads/pdf/Analysis_2017).

3. Аналіз стану безпеки польотів з цивільними повітряними суднами України, що сталися у 2018 році Сектор аналізу та попередження авіаційних подій Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами. 21.02 2019. 52 с. <http://www.nbaai.gov.ua/uploads/pdf/Analysis2018.pdf>

4. Иен Барраклаф, Аник Карнино. Культура безопасности ключи к устойчивому прогресу. *Бюлетень МАГАТЭ* 40/2/1998 68с. <https://www.iaea.org/sites/default/files/vol40>