

Харченко В. П.,

профессор Колледжа управления движением
Технологического университета Нингбо (Китай), проректор по научной
работе Национального авиационного университета (Украина),
д.т.н., профессор

Вангбо,

доцент Колледжа экономики и менеджмента
Технологического университета Нингбо (Китай), к.э.н.

Бугайко Д. А.

Ведущий научный сотрудник
Национального авиационного университета (Украина), к.э.н., доцент.

ПРОБЛЕМЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛИЗАЦИИ

Аннотация: рассмотрены принципы регулирования безопасности авиации и эффективности в условиях глобализации рынка авиационных перевозок. Особое внимание уделено решениям 38 Ассамблеи ИКАО и Стандартам и Рекомендуемой Практике, изложенным в Приложении 19 к Чикагской Конвенции.

VOLODYMYR KHARCHENKO,

Professor of Traffic College of Ningbo University of Technology (China),
Vice-rector of National Aviation University (Ukraine) , Doctor of Sciences,
Professor.

WANGBO,

Associate Professor, Economics and Management College of
Ningbo University of Technology (China), PhD in Economics.

DMYTRO BUGAYKO,

Leading Researcher of National Aviation University (Ukraine),
PhD in Economics, Associate Professor.

CHALLENGES OF CIVIL AVIATION SAFETY REGULATIONS IN CONDITIONS OF GLOBALIZATION

Annotation: The principles of aviation safety and security regulations in conditions of globalization are considered. The paper paid spe-

cial attention to the decisions of 38 International Civil Aviation Organization Assembly and Standards and Recommendable Practices outlined in 19 Annex of Chicago Convention.

Развитие мировой гражданской авиации сопровождается непрерывным технологическим прогрессом и требует постоянного совершенствования в области контроля и уменьшения опасных факторов в ее деятельности. Однако, несмотря на все усилия по предотвращению сбоев и ошибок, они, тем не менее, будут иметь место и стопроцентный уровень безопасности не достижим. Ни один вид человеческой деятельности и ни одна искусственная система не могут гарантированно считаться абсолютно безопасными, то есть свободной от рисков. Безопасность является относительным понятием, предполагает, что в "безопасной" системе наличие факторов риска считается приемлемой ситуацией. Согласно определению ИКАО, безопасность представляет собой состояние, при котором риск причинения вреда людям или имуществу снижен до приемлемого уровня и поддерживается на этом или более низком уровне посредством непрерывного процесса выявления источников опасности и контроля факторов риска. Действенным инструментом снижения уровня рисков является глобальное сотрудничество международной гражданской авиации. Одной из основных целей деятельности ведущих мировых и региональных организаций в области гражданской авиации является создании единой глобальной системы обеспечения безопасности авиации. Система поддерживается за счет деятельности следующих организаций.

Сотрудничество государств членов ИКАО по глобальному поддержанию Стандартов и Рекомендуемой Практики ИКАО (ICAO SARPS), которые постоянно обновляются в пределах 19 приложений к Чикагской конвенции 1944 года. Стратегическими целями ИКАО является обеспечение безопасности полетов, авиационной и экологической безопасности. В октябре 2013 года была проведена 38 Ассамблея этой организации, существенная часть повестки дня которой была посвящена вопросам безопасности авиации.

Важным шагом развития безопасности мировой гражданской авиации стало решение о введении в действие с ноября 2013 года 19 Приложения к Чикагской Конвенции, посвященного управлению безопасности полетов. Новое приложение включило в се-

бя концепцию Государственной программы по безопасности полетов и 8 критических элементов системы надзора за безопасностью полетов. Приложение охватывает деятельность в сфере авиации общего назначения и коммерческой авиации. Приложение 19 усиливает роль государства в поддержании безопасности на государственном уровне, подчеркивая концепцию общей работы по обеспечению безопасности во всех сферах, в координации с провайдерами аэронавигационного обслуживания. Новое приложение разрабатывается в два этапа. Первый этап состоит в обобщении уже существующих положений по управлению безопасностью, содержащихся в 6 Приложениях в одно новое Приложение. При этом производится перенесение главных положений касающихся управления безопасностью полетов из следующих Приложений: Приложение 1 – Выдача свидетельств авиационному персоналу; Приложение 6 – Эксплуатация воздушных судов, Часть I – Международный коммерческий воздушный транспорт – Самолеты, Часть II – Международная авиация общего назначения – Самолеты и Часть III – Международные полеты – Вертолеты; Приложение 8 – Летная годность воздушных судов; Приложение 11 – Обслуживание воздушного движения; Приложение 13 – Расследование авиационных происшествий и инцидентов; Приложение 14 – Аэродромы, Том I – Проектирование и эксплуатация аэродромов. Вводится принятие Приложения 6, Части II, Добавления 5 и Части III, Добавления 1, Контроль за обеспечением безопасности полетов эксплуатантами. А также повторение Приложения 13, Дополнения E, Правовые принципы защиты информации из систем сбора и обработки данных о безопасности полетов. Принципиальным отличием положений 19 Приложения стало расширение концептуальных рамок системы управления безопасностью полетов до уровня организаций, ответственных за конструкцию типа или изготовление воздушных судов, повышение уровня Стандартов в области безопасности, расширение полномочий государственной системы контроля над обеспечением безопасности полетов до уровня всех поставщиков обслуживания и продукции. Особое внимание уделено сбору, анализу данных о безопасности полетов и обмену ими и правовым принципам защиты информации в системах сбора и обработки данных о безопасности полетов [1]. Исходя из данных подходов, 8 мая 2013 го-

да было опубликовано третье Издание, Документа 9859 "Руководства по управлению безопасностью полетов", базирующееся на концептуальных рамках Государственной программы по безопасности полетов и Системы управления безопасностью полетов [2]. Второй этап разработки Приложения 19 будет посвящен определению расширенных Стандартов и Рекомендуемой Практики в области единой системы управления безопасностью авиации.

Сотрудничество в рамках корпоративных объединений (например, Международной ассоциации авиационного транспорта (IATA), Ассоциации авиационного транспорта Америки (ATA) и Организации по обслуживанию аэронавигации гражданской авиации (CANSO) [3]).

Сотрудничество в рамках национальных и международных авиационных ассоциаций (например, Национальной ассоциации бизнес – авиации (NBAA), Европейской ассоциации бизнес -авиации (EBAA) и других).

Сотрудничество в рамках международных федераций национальных ассоциаций (например, Международной федерации ассоциаций линейных пилотов (IFALPA) и Международной федерации ассоциаций диспетчеров воздушного движения (IFATCA).

Деятельность международных органов по безопасности авиации (например, Всемирного фонда безопасности полетов (FSF) и Международного общества исследователей безопасности авиации (ISASI));

Сотрудничество в рамках отраслевых / правительственных групп (например, Группы безопасности коммерческой авиации (CAST) и Панамериканской группы безопасности коммерческой авиации (PAST));

Проведение крупных форумов по безопасности авиации с участием производителей авиационной техники и оборудования [4].

Выводы. Положительным аспектом такого сотрудничества является отработка комплексного подхода к проблеме безопасности авиации с учетом не только чисто технических и технологических вопросов, но и определением коммерческих и экономических рисков для различных субъектов авиатранспортного рынка. Это крайне важно, учитывая, что в условиях глобализации наблюдается постоянная тенденция уменьшения государственной под-

держки авиационных предприятий. В таких условиях мировая гражданская авиация ориентируется на достижение трех основных целей – безопасности, эффективности и экономической целесообразности. Проблемы в достижении любой из них ставят под угрозу нормальное функционирование отрасли [5]. При этом безудержный рост цен на авиационное топливо, открытость к негативным последствиям общемировых, региональных и национальных финансовых кризисов, трагические события, связанные с деятельностью террористических организаций (такие как события 11 сентября в США), природные катаклизмы (извержения вулканов, цунами, землетрясения и др.) приводит к тому, что именно вопросы эффективности и экономической целесообразности являются одними из приоритетных при решении задачи поддержания соответствующего уровня безопасности [6]. Фактически философия безопасности авиации меняется из понимания ее чисто технической и технологической составляющей и распространяется на определение степени тяжести рисков для имущества, жизни и здоровья людей, окружающей среды, финансовой безопасности и юридической ответственности авиатранспортного предприятия, его имиджа и общественного доверия к нему. При этом достигается гармонизация, целостность и эксплуатационная взаимозаменяемость системы комплексной безопасности отрасли; распространяется во всемирном масштабе обмен информацией, связанной с безопасностью полетов; проводится выявление и устранение глобальных системных источников опасности на раннем этапе. Для эффективного управления безопасностью авиации необходим системный подход к разработке политики, процедур и рекомендованной практики. Управления безопасностью объединяет различные виды авиационной деятельности в единое целое.

Литература

1. Chicago Convention, Annex 19 "Safety Management" ICAO 2013.
2. Safety Management Manual (SMM): ICAO. Doc 9859 AN/460. Montreal: Canada (ICAO), 2013.
3. D.O. Bugayko Safety and Effectiveness of Civil Aviation in Conditions of Air Traffic Globalization // Proceedings the fifth World

Congress "Aviation in the XXI-st century", "Safety in Aviation and Space Technologies", 25-27 sept. 2012, Kyiv / NAU. – Kyiv, 2012. – V.2. – P. 3.1.26-3.1.28

4. Харченко В.П., Бугайко Д.О. Безпека та ефективність галузі цивільної авіації в умовах глобалізації світового ринку авіаційних перевезень // Стратегія розвитку України (економіка, соціологія, право) : наук. журн. – К.: НАУ, 2013. – №1. – С. 229 – 232.

5. V. Kharchenko, D.Bugayko, Modern Trends of Aviation Logistics Development – Effectiveness, Safety and Security Aspects – Logistics and Transport- Wroclaw: International School of Logistics and Transport in Wroclaw. – 2013. – №2(18). – P.17 – 23.

6. M.Kulyk, V.Kharchenko, D.Bugayko, O.Iliencko Problems of World Air Transport Market Globalization // Logistics and Transport- Wroclaw: International School of Logistics and Transport in Wroclaw. – 2013. – №3(19). – P.65 – 73.

УДК 347.824.2 (043.2)

Валькова Є. В.,

к.ю.н., доцент,

Миколаївський національний університет

ім. В.О. Сухомлинського, м. Миколаїв

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПОВІТРЯНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В КОНТЕКСТІ ІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ УКРАЇНИ

Діяльність підприємств в галузі цивільної авіації головним чином зводиться до повітряних перевезень. Перевезення пасажирів, вантажів, пошти можна розглядати в двох аспектах – внутрішньодержавному та міжнародному. З початку формування даної галузі правове регулювання повітряних перевезень здійснювалось на двох рівнях – національному та міжнародному, що формувались паралельно, в тісному зв'язку.

Інтеграційні процеси, учасником яких стала Україна, проявляються в створенні єдиних товарних ринків, створенні єдиного ринку товарів, послуг, робочої сили, концентрації та переплетінні капіталів, веденні узгодженої зовнішньоекономічної політики [2,