

4. Авиакатастрофы: крушение самолета EgyptAir РИА Новости Украина. - 17 сентября 2016 г. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://rian.com.ua/trend/Egypt\\_plane/](http://rian.com.ua/trend/Egypt_plane/)

УДК 656.7.08 (043.2)

**Яківчук Ж. В.**, студентка,  
Навчально-науковий Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Пильгун Н. В., к.ю.н., доцент

## **СУЧАСНА КОНЦЕПЦІЯ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ**

Проблеми безпеки польотів з'явилися з моменту першого польоту на повітряному судні. Саме з цього моменту виникли різні теорії забезпечення безпеки польотів. Звичайно, повне недопущення авіаційних подій є вкрай бажаним, але домогтися 100 % рівня безпеки польотів практично неможливо. Незважаючи на всі зусилля, що робляться по запобіганню відхилень і помилок, вони все ж будуть відбуватися, так як будь-яка штучно створена система, особливо пов'язана з людською діяльністю, не може вважатися безпечною, тобто вільною від ризику.

Підхід, який був прийнятий раніше, до забезпечення безпеки польотів передбачає детальну регламентацію всіх сторін діяльності авіаційного персоналу, його контроль за дотриманням нормативних вимог. Саме такий підхід дозволив до кінця 80-х років минулого століття вирівняти динаміку авіаційних подій в світі. Вся система забезпечення безпеки польотів була і є зорієнтована на виключення повторів небажаних подій з аналогічних причин. Причому зусилля світової авіаційної спільноти були спрямовані на забезпечення дотримання мінімальних стандартів, а не на визначення і юридичне закріплення найкращої практики експлуатації або найбільш бажаних стандартів. Безпека польотів завжди була основною складовою в діяльності цивільної авіації. Це недвозначно відображено в статті 44 Чиказької конвенції, яка прямо визначає відповідальність ІКАО «за забезпечення безпечного й упорядкованого розвитку міжнародної цивільної авіації в усьому світі» [1, с. 44]. Протягом всієї діяльності ІКАО прагне розробити адекватні заходи забезпечення безпеки польотів. У даний час забезпечення безпеки в більшій мірі розглядається не як явище постфактум, з яким погоджуються і виробляють заходи запобігання, а як подія, безперервно пов'язана з контролем факторів ризику. Звідси виникає необхідність зміни раніше прийнятого поняття безпеки. Під безпекою розуміється стан, при якому ризик заподіяння шкоди особам або нанесення шкоди майну знижений до прийнятного рівня і підтримується

на цьому або нижчому рівні за допомогою безперервного процесу виявлення джерел небезпеки та контролю факторів ризику.

Вимоги ІКАО передбачають розробку та прийняття державами Програми забезпечення безпеки польотів з метою досягнення прийнятого рівня безпеки при виробництві польотів. Кожна держава повинна вживати заходи щодо забезпечення безпеки авіації, що знаходиться під її юрисдикцією. Однак будь-яка держава є лише одним з компонентів більш широкої, глобальної авіаційної системи. Вона несе відповідальність за дотримання вимог цієї міжнародної системи. Для ефективного виконання своїх обов'язків в сфері забезпечення безпеки державі необхідна Програма забезпечення безпеки польотів. Завдання держави з управління безпекою польотів можуть виходити за рамки функцій регулювання та нагляду. В цілому ряді випадків держава є одночасно і органом регулювання системи безпеки польотів і постачальником обслуговування. Вимоги ІКАО передбачають, щоб експлуатанти і постачальники обслуговування впровадили систему управління безпекою польотів (СУБП) для досягнення прийнятних рівнів безпеки в рамках своїх сфер діяльності.

Безперечно, досить важливим є дотримання балансу між програмами по забезпеченню безпеки і системами управління безпекою. Керівництво по управлінню безпекою стверджує, що під Програмою забезпечення безпеки польотів розуміється комплекс правил і заходів, спрямованих на підвищення рівня безпеки польотів, а під СУБП розуміється упорядкований підхід до забезпечення безпеки польотів, що включає необхідні організаційні структури, сфери відповідальності, політику і процедури. Встановлення прийнятного рівня (рівнів) безпеки для СУБП не звільняє експлуатантів від їх зобов'язань, передбачених відповідними національними нормативними положеннями, а також від зобов'язань, що випливають з Конвенції про Міжнародну цивільну авіацію.

З точки зору правового регулювання роль ІКАО продовжує наполягати в розробці правил та інструктивних вказівок щодо безпечного виконання міжнародних польотів, а також у сприянні планування та розвитку повітряного транспорту; закріплюється механізм розслідування авіаційних подій [1, с. 18]. Це завдання продовжує в основному вирішуватися шляхом розробки стандартів і рекомендованої практики (САРПС), які містяться в додатках до Чиказької конвенції та відображають найкращий експлуатаційний досвід держав. У правилах аеронавігаційного обслуговування (Панса) наводиться опис практики, що виходить за рамки САРПС, коли для забезпечення безпеки і ефективності польотів бажана певна ступінь однаковості в міжнародному масштабі.

Дуже важливою складовою процесу забезпечення безпеки польотів з урахуванням нових сучасних підходів є постійне оновлення нормативних положень, що регулюють безпеку польотів у цивільній авіації. При

визначенні прийнятного рівня безпеки та реалізації самої Програми забезпечення безпеки перетинаються інтереси великої кількості фізичних та юридичних осіб. До них в першому наближенні можна віднести авіаційних фахівців, власників і експлуатантів повітряних суден, виготовлювачів цивільних повітряних суден, двигунів та комплектуючих до суден, уповноважені органи авіаційної сфери, міжнародні авіаційні організації та професійні асоціації і спілки, агентства з розслідування у сфері авіації, пасажирів тощо. У зв'язку з великою кількістю суб'єктів, які мають пряме й опосередковане відношення до безпеки польотів має бути здійснена значна робота юридичного змісту зі створення нормативно-правової бази, яка враховує інтереси всіх учасників процесу.

Одним з головних чинників сучасного підходу до забезпечення безпеки польотів визначає необхідність дотримання корпоративної культури безпеки, яка сприяє застосуванню безпечної практики, заохочує повідомлення інформації, що стосується безпеки польотів, і активно впливає на управління безпекою польотів при такому ж уваги до результатів, як і в разі управління фінансами [1, с. 44].

Виходячи з вище наведеного, можна зробити висновок, що забезпечення безпеки польотів є одним з пріоритетних завдань сучасної цивільної авіації. Саме для цього потрібно удосконалити підготовку авіаційних фахівців і забезпечити безпечну експлуатацію повітряних суден, щоб в майбутньому уникнути різноманітних аварій та нещасних випадків.

#### *Література*

1. Безпека польотів в ГА: методичні вказівки з вивчення курсу / В. В. Балясников, Н. Ф. Нікулін та ін. – Л.: ОЛАГА, 1991. – 54 с.
2. Жулев В. І. Безпека польотів літальних апаратів: теорія і аналіз / В. І. Жулев, В. С. Іванов. – М.: Транспорт, 1986. – 224 с.
3. Основні керівні документи щодо забезпечення безпеки польотів [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://om.net.ua/17/17\\_3/17\\_32910\\_proverte-cherez-komandnuyu-stroku-tipi-soedineniya-skorosti-i-parametri-soedineniya-dlya-vseh-ustanovlennih-setevih-interfeysov.html](http://om.net.ua/17/17_3/17_32910_proverte-cherez-komandnuyu-stroku-tipi-soedineniya-skorosti-i-parametri-soedineniya-dlya-vseh-ustanovlennih-setevih-interfeysov.html)