

Можна дійти висновку, що в умовах бурхливого розвитку міжнародні перевезення набувають все більшого значення, а тому правове регулювання транспортних відносин є важливим процесом правового забезпечення.

Література

1. Європейське міжнародне право / Під ред. Ю. М. Колосова, Е. С. Кривчикова. П. В. Саваськова. – М.: «Міжнародні відносини», 2005. – 244 с.
2. Курс Міжнародного права: підручник // В. Л. Толстих. – М.: Волтерс Клівер, 2009. – 1056 с. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://books.google.com.ua/books?id>.
3. Міжнародне право. Загальна і особлива частина. // Лукашук І. І. – М.: БЕК, 2003. – 189 с.
4. ICAO. Circular. – № 279 – С. 12 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.kyumu.edu.ua/vmv/v/06/dobidovska.htm>.
5. Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу: Закон України від 18 березня 2004 р. № 1629-IV // Офіційний вісник України. – 2004. – № 15. – С. 1028.
6. Угода про партнерство та співробітництво між Європейськими Співтовариствами та Україною // Бюлетень законодавства і юридичної практики України. – 2003. – № 8. – С. 5.

УДК 629.7.073+656.7.08(043.2)

Хмель І. О., Петергера М. С., студенти,
Аерокосмічний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Зуєва В. О., к.п.н., доцент

СТВОРЕННЯ БЕЗПЕЧНИХ УМОВ ПРАЦІ ПІД ЧАС ЛЬОТНОЇ ЕКСПЛУАТАЦІЇ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН

Нині важко уявити собі хоча б одне технічне підприємство, де б керівник не доводив до відома працівників необхідність виконання правил з техніки безпеки. Організацією, яка займає чільне місце в галузі безпеки праці є МОП (Міжнародна організація праці). Вищим органом МОП є Генеральна конференція – міжнародна конференція праці, виконавчим органом якої є адміністративна рада.

В останні роки МОП ухвалила ряд значних міжнародних правових актів, спрямованих на захист працюючих від професійних ризиків. Відповідно до статуту МОП однією з основних задач, покладених на цю організацію, є захист працівників від хвороб, професійних захворювань і нещасних випадків на виробництві.

Протягом 60-ти років свого існування МОП значно урізноманітнила свою діяльність з метою надання допомоги у виконанні національних програм з умов безпеки і гігієни праці. Зараз організація проводить консультації з підготовки національних законодавств, нормативних актів, здійснює технічну і медичну інспекцію, організовує проведення симпозіумів, конгресів, здійснює технічне консультування та співробітництво і, що дуже важливо, надає послуги через міжнародний інформаційний центр з безпеки і гігієни праці (МГП) і т. ін.

Особливої уваги заслуговують такі конвенції та рекомендації:

- Рекомендації 31, які устанавлюють основні принципи запобігання нещасним випадкам;

- Конвенція 81 і Рекомендації 81 про інспекцію праці – найважливіші документи у справі захисту здоров'я трудящих. Вони визначають права і обов'язки інспекторів праці та вказують на те, що урядам належить забезпечувати співробітництво кваліфікованих експертів і фахівців, в тому числі фахівців з медицини, механіки, енергетики і хімії;

- Конвенція 148 розглядає забруднення повітря, шум і вібрацію на робочих місцях.

Не є виключенням і галузь авіації, де особливо важливо якісно та з мінімальним ризиком здійснити певний вид роботи. Заходи безпеки при технічному обслуговуванні й ремонті повітряних суден регламентуються:

- державними і галузевими стандартами Системи стандартів безпеки праці;

- настановами з виконання польотів, технічної експлуатації й ремонту авіаційної техніки;

- регламентами технічного обслуговування, тощо [3].

Під час виконання цих робіт виникає ризик появи великої кількості небезпечних і шкідливих виробничих чинників, які в свою чергу залежать від виду та типу призначення судна, його конструктивних особливостей [1].

Так, у сфері авіації спеціального призначення основним шкідливим чинником є отрутохімікати, які використовують під час виконання авіаційно-хімічних робіт.

У транспортних повітряних суднах, що мають конструктивні частини, які під час експлуатації потребують використання трапів, стрім'янок проявляється дія такого небезпечного чинника, як «високо розташовані частини повітряного судна» [4].

На безпеку праці можуть вплинути й такі фактори як: незахищені й рухомі елементи судна; поверхні, що мають підвищене ковзання; підвищений рівень шуму та вібрації; недостатнє освітлення робочого місця; струмені відпрацьованих газів, та предмети що в них потрапили;

конструкції, що руйнуються, бортові драбини та стрем'янки; високі або низькі температури, та ін. [4].

Тому для підвищення рівня безпеки під час експлуатації повітряних суден авіаційний технік має бути проінформованим та ознайомленим з усіма правилами, які зазначені в регламенті. Також важливо чітко розумітися на справі, яку доручено виконувати, тобто працівник повинен бути висококваліфікованим. Черговість виконання технічних процесів слід визначати таким чином, щоб уникнути одночасного виконання робіт, які призводять до підвищеної небезпеки [2].

До вимог безпеки з часом можна вносити коригування, доповнювати їх у зв'язку з надходженням в експлуатацію літаків нової модифікації, доробками існуючих літаків, накопичуваною інформацією (досвідом) профілактики травматизму екіпажів сучасної авіації.

Таким чином, можемо зазначити, що сучасні пасажирські літальні апарати досить надійний вид транспорту. Але, враховуючи що польоти більшості швидкісних літаків здійснюються на великих висотах, де умови для людського організму несприятливі, можливі випадки виникнення деяких аварійних ситуацій. Останні можуть виникнути при частковому або повному порушенні герметизації кабіни, а також в результаті вимушеної посадки повітряного судна на ґрунт або воду. В разі виникнення таких ситуацій пасажирів і екіпаж можуть опинитися в умовах, небезпечних для життя. Тому слід відповідно до чинних настанов та інструкцій з виконання польотів екіпажу негайно, не перевищуючи резервного часу, вжити відповідних заходів, що дозволить суттєво знизити небезпечність польотів.

Література

1. Регламент технічного обслуговування [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://aviadocs.net/>
2. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/3393-17>
3. Усе про забезпечення охорони праці [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://document.ua/primirna-instrukcija-z-ohoroni-praci-pid-chas-provedennja-mi-srrsdoc-srh2000750795.html>
4. Буріченко Л. А. Охорона праці в авіації / Л. А. Буріченко [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://westudents.com.ua/glavy/4582-11-zakonodavcha-normativna-baza-ukrani-z-ohoroni-prats.html>.