

**Бугайко Д.О.**, к.е.н., доцент,  
інструктор інституту ІКАО,  
заступник директора інституту міжнародного  
співробітництва та освіти,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

**Марчин Павеска**, к.е.н., ректор,  
Міжнародний університет логістики  
і транспорту у Вроцлаві, Польща

**Ван Бо**, к.е.н., доцент,  
Технологічний університет Нінбо, Китай

## **СУЧАСНІ ПІДХОДИ ДО РОЗВИТКУ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ АВІАЦІЇ**

Історично питання забезпечення безпеки авіації завжди залишається головним пріоритетом розвитку галузі. Об'єднані членством у Міжнародній організації цивільної авіації та зобов'язаннями у рамках Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (Чиказьку конвенцію 1944 року) авіаційні держави докладають спільних зусиль щодо підвищення рівня безпеки авіації. При цьому суттєву роль грають координація їх діяльності, визначення спільних загроз та підходів до управління ризиками, єдина термінологія та механізми сповіщення та обміну інформацією. З року в рік методи та підходи зазнають суттєвих змін та доповнень [1-4]. Доповідь присвячено висвітленню основних удосконалень системи управління безпеки авіації, які були запропоновані у 2018 році.

Згідно до нового визначення, запропонованого ІКАО у минулому році, безпека авіації це стан, при якому ризики, пов'язані з авіаційною діяльністю, що відноситься до експлуатації повітряних суден або безпосередньо забезпечує таку експлуатацію, знижені до прийнятного рівня і контролюються [1].

ІКАО визначені основні переваги управління безпекою авіації полягають у:

- посиленні культури безпеки;
- документованому процесному підході до забезпечення безпеки;
- кращому розумінні пов'язаних з безпекою інтерфейсів і відносин;
- покращенні раннього виявлення загроз безпеці;
- прийнятті рішень на основі даних про безпеку;
- покращенні комунікації з безпеки;
- можливих фінансових заощадженнях;
- покращенні ефективності;

– скороченні витрат.

Введено поняття інтегрованого управління ризиками для підвищення обізнаності про вплив, який здійснюють на управління ризиками безпеки авіації інші області (авіаційна та екологічна безпека, фінансовий менеджмент). Зроблено акцент на досягненні очікуваних результатів і забезпечення продуктивності з метою досягнення ефективного впровадження глобальної системи управління безпеки авіації.

На національному рівні стратегію державного управління безпекою авіації відображає Державна програма з безпеки авіації (SSP). З минулого року до SSP включені вісім критичних елементів Системи державного контролю за безпекою авіації (SSO), які становлять її основу. Критичні елементи інтегровані в усі компоненти Державна програма з безпеки авіації.

У зв'язку з інтеграцією елементів SSP з системою SSO, державний компонент сприяння безпеці в даний час у першу чергу орієнтований на внутрішню / зовнішню комунікацію і поширення інформації. При цьому особливу увагу необхідно зосередити підготовці та перепідготовці державних службовців, які беруть участь у розробці та реалізації SSP, а також спеціалістів авіаційних підприємств, відповідальних за впровадження системи управління безпекою авіації (SMS).

Авіаційні вищі навчальні заклади та центри, які проводять підготовку та перепідготовку авіаційних спеціалістів відповідальні за удосконалення четвертого Критичного Елементу системи цивільної авіації «Підготовка авіаційних кадрів». За умов динамічних змін світового, регіонального та національного регулювання безпеки авіації особливого значення у цих умовах набуває постійне оновлення актуальними змінами у регулюванні системи управління безпекою авіації навчальних програм студентів юридичних спеціальностей ОКР «Бакалавр» і «Магістр» авіаційних та транспортних вищих навчальних закладів [4, 5].

Високий рівень компетентності у сфері регулювання безпеки у студентів юридичних спеціальностей є запорукою реалізації проактивного підходу до підвищення комплексного рівня безпеки цивільної авіації держави.

#### *Література*

1. Руководство по СУБП. Doc 9859. Издание четвертое. – ICAO, Монреаль, 2018.
2. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію (Doc 7300), підписана у Чикаго 7 грудня 1944 року.
3. Приложение 19 к Конвенции о международной организации гражданской авиации. «Управление безопасностью полетов».
4. Д. Бугайко, В. Харченко, М. Павеска, Вангбо. Роль глобального плану забезпечення безпеки польотів (ГПБП) для розвитку світової цивільної авіації Матеріали VIII Міжнародної науково-практичної конференції «Сучасна університетська правова освіта і наука» Том 2.– К.: НАУ, 2018. – Т. 2. – С. 168 –

171.

5. V. Isaienko, V. Kharchenko, D. Bugayko, M. Paweska, Challenges of International Science and Education in the Field of Aviation Transport Safety. Logistics and Transport – Wrocław: International School of Logistics and Transport in Wrocław. – 2018. – № 2(38). – P. 23 – 32.

UDC 338.24 (043.2)

**Don Alfonso de Sevalaz-Escalera**, Doctor of Law,  
Doctor of History, Doctor of Political Science,  
Professor, Militia Academy, Viscount de Ayala  
and Marquis de La Floresta,  
Grand Kingdom of Spain, Spain

### **ECOLOGICAL SAFETY AS AN ELEMENT OF ECONOMIC ACTIVITY**

Climate change and the fight against global warming are one of the global challenges that the global community faces today. Article 14 of the Paris Agreement provides for a so-called global summing up. The outcome of the global summing up should serve as an information basis for the Parties, with the strengthening of nationally determined contributions in accordance with the provisions of the Paris Agreement (UNFCCC, 2015).

At the same time, Swiss climatologist (Rogelj, Joeri et al, 2016, pp.187) scares the devastating weather anomalies in the coming years. Improving the legal regulation of information in the field of environmental protection will allow the development and implementation of new principles of information law in the field of the environment, which will solve the problems of preventing environmental threats and obligations assumed by Spain after the ratification of the Paris Agreement on Climate, 2015. However, from August 2015 to September 2017 Spain was disconnected from the Register by the International Journal of Transactions on anthropogenic emissions and removals of greenhouse gases (Spanish Register of Carbon Units, 2017).

We offer an interdisciplinary approach: integration of information law, environmental law, international law, human rights and national security. This will allow us to form a conceptual understanding of the legal regulation of information on the environment as an object of realization of information human rights and a component of national security in the context of environmental threats.

Article 50 of the Constitution of Spain guarantees the right of free access to information on the state of the environment, the quality of food products and household items, as well as the right to distribute it. This information may not be made secret (Constitution of Spain, 1996). Thereby (Kregul et al, 2012, pp.84), citizens of Spain have the right: to receive information on emergencies