

авіаційному та космічному транспорті з позиції науки права виступають: органи державної влади, правоохоронні органи, фізичні та юридичні особи, органи місцевого самоврядування. Об'єктами забезпечення суспільної безпеки на авіаційному та космічному транспорті є: пасажирів (фізичні особи), пілоти (адміністративний персонал авіації), вантаж, літаки, допоміжний транспорт та таке інше.

Зміст забезпечення суспільної безпеки на авіаційному та космічному транспорті визначаємо як діяльність органів виконавчої влади і місцевого самоврядування, правоохоронних органів та інших суб'єктів забезпечення суспільної безпеки з досягнення стану відсутності загроз і небезпек для суспільства й громадян при використанні авіаційного та космічного транспорту, що врегульовано нормами багатьох галузей права.

УДК 629.735.067 (043.2)

Харченко В. П., д.т.н., професор,
проректор з наукової роботи
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

Бугайко Д. О., к.е.н., доцент, інструктор інституту ІСАО,
заступник начальника відділу міжнародних зв'язків,
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

РОЛЬ ГЛОБАЛЬНОГО ПЛАНУ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ (ГПБП) ДЛЯ РОЗВИТКУ СВІТОВОЇ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

Підготовка студентів спеціальності «Право» авіаційних і транспортних університетів має власну специфіку. Саме ці студенти після закінчення навчання обійматимуть посади юристів Міністерства Інфраструктури і Державної авіаційної служби України, працюватимуть на чисельних авіаційних, логістичних і транспортних підприємствах. Серед чисельних завдань їх майбутньої професії особливого значення набувають знання основних конвенцій, нормативних документів і регламентів у сфері безпеки транспорту. Враховуючи на те, що авіаційна галузь є найбільш наукоємною і складною серед інших видів транспорту, питання безпеки авіації мають стратегічне значення для розвитку світової

економіки. При цьому професійне застосування положень глобального, регіонального та національного регулювання безпеки авіації є інтегральною складовою забезпечення її задовільного рівня.

Отже, питання забезпечення безпеки польотів 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 зусилля щодо підвищення рівня безпеки авіації [1-3, 6, 7]. При цьому суттєву роль грають координація їх діяльності, визначення спільних загроз та підходів до управління ризиками, єдина термінологія та механізми сповіщення та обміну інформацією [6].

Одним із ефективних інструментів впровадження системного підходу до проблем безпеки авіації є Глобальний план забезпечення безпеки польотів (ГПЗБП) (Doc 10004) - директивний документ високого рівня з питань стратегії, планування та впровадження, розроблений одночасно з Глобальним аеронавігаційним планом (Doc 9750) [4, 5].

Глобальний план забезпечення безпеки польотів і Глобальний аеронавігаційний плани координують міжнародні, регіональні і національні ініціативи щодо системного розвитку міжнародної цивільної авіації.

Глобальний план забезпечення безпеки польотів спрямовано на

- впровадження ефективних систем контролю за забезпеченням безпеки польотів,
- реалізації державних програм з безпеки польотів,
- розробки вдосконалених систем контролю за забезпеченням безпеки польотів, включаючи випереджаюче управління ризиками [4].

Основною метою Глобального плану забезпечення безпеки польотів є узгоджена розробка регіональних і державних планів забезпечення безпеки польотів. Він спрямований на надання допомоги державам і регіонам при здійсненні ними політики, планування та впровадження в області безпеки польотів. Постійне підвищення рівня безпеки польотів, досягається за допомогою:

- розробки глобальних стратегій, які містяться в Глобальному плані забезпечення безпеки польотів і Глобальному аеронавігаційному плані;
- розробки та оновлення Стандартів та Рекомендованої Практики (SARPS) і Правил аеронавігаційного обслуговування (PANS);
- моніторингу тенденцій і показників безпеки польотів;
- впровадження цільових програм забезпечення безпеки польотів для усунення недоліків в цій області і інфраструктурних недоліків;
- ефективного реагування на порушення роботи авіаційної системи, обумовлені стихійними лихами, конфліктами або іншими причинами [4].

Впровадження Глобального плану забезпечення безпеки польотів

державам слід здійснювати, спираючись на основоположні системи національного контролю за забезпеченням безпеки польотів. У рамках Глобального плану забезпечення безпеки польотів з метою надання плану дій з світового авіаційного співтовариства запропоновано Глобальну дорожню карту забезпечення безпеки польотів. Координації дій різних авіаційних країн дозволить координувати дії і виправляти невідповідності і уникати дублювання зусиль.

ICAO сприяє розвитку співробітництва між державами та іншими зацікавленими сторонами з метою забезпечення узгодженого, прозорого і на випередження підходу до забезпечення безпеки польотів. До кола зацікавлених сторін входять ICAO, держави, що підписали Конвенцію про міжнародну цивільну авіацію (Чиказьку конвенцію 1944 року), міжнародні та регіональні авіаційні організації, регіональні групи по забезпеченню безпеки польотів (RASG), регіональні організації з нагляду за безпекою (RSOO), регіональні організації з розслідування авіаційних подій та інцидентів (RAIO), представники галузі, постачальники аеронавігаційного обслуговування, експлуатанти, аеродроми, виробники авіаційної техніки і обладнання, організації з технічного обслуговування авіаційної техніки і обладнання. Глибока інтеграція дій і системний підхід до реалізації стратегії безпеки авіації є запорукою розвитку галузі світової цивільної авіації. Поетапна імплементація положень вищезазначеного документу дозволить досягнути єдиного підходу щодо реалізації вимог безпеки авіації в усіх 192 країнах- членах ICAO.

Пріоритетне місце у цьому процесі займають авіаційні вищі навчальні заклади та центри, які проводять підготовку та перепідготовку авіаційних спеціалістів. Їх діяльність спрямована на розвиток четвертого Критичного Елемента системи цивільної авіації «Підготовка авіаційних кадрів» [2, 3, 7]. Особливого значення у цих умовах набуває включення до програми навчання студентів юридичних спеціальностей ОКР «Бакалавр» і «Магістр» авіаційних та транспортних вищих навчальних закладів основних конвенцій та документів у галузі безпеки авіації, серед яких обов'язково має бути Глобальний план забезпечення безпеки польотів [4]. Професійна імплементація та гармонізація з національним законодавством положень Глобального плану забезпечення безпеки польотів є підґрунтям для підвищення рівня безпеки національної цивільної авіації. Враховуючи на те, що світова, регіональна та національна системи безпеки авіації знаходиться у процесі постійного розвитку, університетам необхідно забезпечити високий рівень компетентності у сфері регулювання безпеки авіації у студентів юридичних спеціальностей.

Література

1. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію (Doc 7300), підписана у Чикаго 7 грудня 1944 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: zakon. rada.gov. ua/go/995_038.

2. Руководство по СУБП. Doc 9859. Издание третье. – ICAO, Монреаль, 2013 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: zakon.rada.gov.ua/go/995_038.

3. Приложение 19 к Конвенции о международной организации гражданской авиации. «Управление безопасностью полетов» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: zakon.rada.gov.ua/go/995_038.

4. Глобальный план обеспечения безопасности полетов (Doc 10004), ICAO, Монреаль [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.icao.int/publications/Documents/10004_ru.pdf

5. Глобальный аэронавигационный план (Doc 9750) ICAO, Монреаль.

6. Kharchenko V., Bugayko D., Paweska M., Antonova A., Grigorak M. Theoretical Approaches for Safety Levels Measurements – Sequential Probability Ratio Test (SPRT): Logistics and Transport– Wroclaw: International School of Logistics and Transport in Wroclaw. – 2017. – № 2(34). – P. 25 – 31.

7. Kharchenko V., Bugayko D., Wang Bo. Safety and Security Issues of Aviation Logistics Development. Problems of professional training in logistics in the global competitive environment: Collection of repo.

УДК 340 (043.2)

Шарашенидзе А. И., профессор, ректор,
Тбилисский педагогический университет
имени Давида Агмашенебели,
Грузия, г. Тбилиси

ВОПРОСЫ ПОДГОТОВКИ ЮРИСТОВ В СФЕРЕ НАРОДНОЙ ДИПЛОМАТИИ

Народная дипломатия – это базисный и ведущий элемент самоуправления в гражданском обществе, добровольно совершаемые частными лицами или организациями, основная цель которых мирным путем разрешить возникшие внутри- или вне-государственные проблемы.

При анализе явлений общественной жизни авторы исходят из необходимости выйти за узкие, догматизированные рамки методологии, опиравшейся на работы основоположников марксизма-ленинизма.

Проблемы подготовки юристов в сфере народной дипломатии имеет несколько системных моментов: первый момент – педагогическое восприятие юристами элементов народной демократии в отрыве от юридической науки; второй момент – как система взаимоотношений между странами в основу, которой ложиться традиция, психология и межличностные отношения; третий момент – определение места и роли народной демократии в теории хозяйственного и международного права. Решение данных проблем позволит определить место и роль народной демократии как части подготовки юристов всех специализаций.

Особое место народной демократии проявляется в ее связях со