

В. О. ЗАРОСИЛО

<https://orcid.org/0000-0001-6935-5449>

Міжрегіональна Академія управління персоналом, м. Київ

АВІАЦІЙНА БЕЗПЕКА – ОКРЕМІ НАПРЯМИ ПІДВИЩЕННЯ ЇЇ РІВНЯ ВІДПОВІДНО ДО НОВИХ ВИМОГ

Наукові праці МАУП. Серія Юридичні науки, 2018, вип. 56(2), с. 6–10

<https://doi.org/10.32689-2522-4603-2018-02-06-10>

Сучасний стан авіаційної безпеки у світі є певною мірою недосконалим, адже щорічно відбуваються катастрофи, які є причиною загибелі певної кількості людей. В багатьох країнах, у тому числі і в Україні, плануються і проводяться різноманітні заходи, спрямовані на забезпечення безпеки авіаційних перевезень.

У 2017 році було прийнято Закон України “Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації” [1], який охопив більшу частину всіх проблем, які пов’язані з безпекою авіаційного транспорту, і який спрямовано на попередження надзвичайних ситуацій в авіації. Водночас питання забезпечення безпеки авіаційного транспорту не можуть підтримуватися тільки одним законом. Сучасний світ змінюється дуже швидко і тому загрози для авіаційних перельотів можуть виникати досить часто, тому треба вдосконалювати законодавство та практичне його застосування з метою попередження авіакатастроф.

Ще у 2011 році А. О. Собакарь писав, що серед важливих завдань, які вирішує цивільна авіація, забезпечення безпеки польотів займає особливе місце. Із соціальної точки зору безпека польотів зачіпає насамперед право на безпеку людини [2]. Він також провів досить детальний аналіз авіаційних катастроф та визначив окремі напрями стосовно усунення підстав для надзвичайних ситуацій в авіації. Доволі детально питання забезпечення безпеки авіаційних перевезень відображено у монографії М. Г. Луцького [3]. Зустрічаються також і дослідження окремих напрямів забезпечення безпеки авіаційних перевезень [4; 5]. Як уже зазначалося, питання безпеки авіаційних перевезень має розглядатися буквально кожен місяць тому, що виникають різні проблеми, які стосуються різних напрямів забезпечення такої безпеки.

Слід зауважити, що питання забезпечення безпеки авіаційних перевезень має досить широкий спектр і тому його доцільно поділити на окремі напрями, а кожен напрям — на види, тоді можна говорити про всеосяжне забезпечення

безпеки. В Законі України “Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації” [1], який прийнятий на заміну Закону України “Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації” від 20.02.2003 р. [6], досить повно відбиті всі напрями забезпечення безпеки авіаційних перевезень.

Сфери забезпечення безпеки авіаційних перевезень мають включати такі аспекти:

- безпека наземної частини інфраструктури авіаційних перевезень. Зазначена сфера включає в себе підготовку літаків та технічного забезпечення їх перед вильотом. Також сюди треба включити наземне забезпечення аеропортів, злітних смуг, освітлення, зв'язку, підготовку рятувальних та інших служб, які мають забезпечувати рятувальні роботи, а також включити служби, які здійснюють перевірку пасажирів та вантажів, системи контролю за погодними умовами і т. ін.;
- до другої сфери пропонується віднести так званий людський фактор. Він включає в себе пілотів та обслуговуючий персонал, які забезпечують підготовку літаків, вантажників, заправників та інших осіб, які працюють в аеропортах;
- третя сфера включає в себе саме літаки, їх технічну готовність, зношеність окремих вузлів та механізмів, які можуть вийти з ладу при польоті. Особливо це стосується питань забезпечення безпечної посадки літаків та безпеки власне літаків під час польоту;
- четвертою сферою можна вважати власне повітряний простір, де здійснюються авіаційні перевезення, маршрути самих польотів виникнення перешкод, які можуть з'явитися, та їх усунення.

Звичайно, можна виокремлювати й інші сфери забезпечення безпеки авіаційних перевезень, проте вони вже будуть більш деталізованими, але повторюватися.

Як уже зазначалося, сфери, які виокремлені, можуть бути поділені на окремі напрями чи під-сфери, які також можна ділити ще і ще. Наприклад, коли йдеться про безпеку наземної частини інфраструктури авіаційних перевезень, то можемо говорити найперше про охорону периметрів аеродромів, забезпечення необхідного оперативного супроводження такої діяльності та реагування на будь-які відхилення у звичайних процедурах. Крім того, одночасно мають забезпечуватися й інші об'єкти інфраструктури, аж до туалетів.

Сучасні технології дозволяють проводити спостереження за пасажирами та іншими особами, які знаходяться в аеропортах, проте треба використовувати найновіші досягнення комп'ютерних технологій, наприклад, для визначення особи, яка поводить себе підозріло, або яку комп'ютер визначив, що вона є загрозовою чи перебуває на обліку у спеціальних служб.

Слід зауважити, що в новому законі “Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації” [1] передбачено багато заходів, які спрямовані на забезпечення безпеки авіаційних перевезень. Також немає чіткого визначення взаємозв'язку працівників поліції, Служби безпеки України та власне служб безпеки аеропортів. Уся система підпорядкована Службі безпеки

України, що, власне, правильно, але необхідно також надати можливість для збирання і аналізу інформації поліції та службам безпеки аеропортів.

Крім того, різні служби мають самостійно працювати за різними напрямками, але узагальнювати інформацію має звичайно Служба безпеки України.

Важливим аспектом є контроль за підготовкою літаків, їх заправка, перевірка технічного стану. В даному випадку можливість чітко контролювати зазначені напрями безпосередньо працівниками поліції та Служби безпеки України обмежена, адже вони не є технічно підготовленими працівниками. Сюди треба включити наземне забезпечення аеропортів, злітних смуг, освітлення, зв'язку, підготовку рятувальних та інших служб, які мають забезпечувати рятувальні роботи, а також включити служби, які здійснюють перевірку пасажирів та вантажів, системи контролю за погодними умовами і т. ін.

Зазначена сфера можливо не завжди є причиною авіаційних катастроф, проте вона відіграє досить важливу роль загалом в авіаційній безпеці.

Головною є друга сфера, яка включає в себе, так званий, людський фактор. Її можна поділити на кілька під-сфер. Передусім це наземний персонал, який готує літаки до вильоту, приймає та вивантажує вантажі, заправляє літаки, готує обіди та забезпечує інші аспекти перельотів.

Немає потреби говорити, що даний персонал повинен бути під постійним наглядом, адже є певний відсоток терористичних актів, які були вчинені саме за допомогою вантажників, заправників та інших осіб, які мали доступ до літаків.

Такий нагляд мають здійснювати не лише служби безпеки аеропортів, а й Служба безпеки України, Національна поліція та ряд інших державних органів, які мають відношення до забезпечення авіаційної безпеки. Дані особи мають ретельно вивчатися, треба стежити за їхньою поведінкою на роботі та поза межами, встановлювати коло спілкування і стан психічного здоров'я. Звичайно, це не може подобатися окремим працівникам, але тільки такі або навіть ще жорсткіші заходи можуть забезпечити авіаційну безпеку та безпеку перельотів. Водночас усі ці заходи мають проводитися за умови чіткого дотримання вимог Закону України "Про оперативно-розшукову діяльність" [7].

Наступним колом осіб, які також підлягають ретельному вивченню, є екіпажі літаків та інший персонал: стюардеси, митники, особи, які перевіряють квитки і т. ін.

Вони також можуть прямо чи опосередковано сприяти вчиненню терористичних актів чи створенню надзвичайних ситуацій. Щодо цієї категорії осіб необхідно проводити такі перевірки, як і стосовно осіб, які забезпечують підготовку літаків.

Особлива увага має також приділятися використанню технічних засобів спостереження та аналізу поведінки всього персоналу. В сучасних аеропортах усі території мають перекриватися відеокамерами, інформацію з яких треба знімати щоденно та аналізувати. Для цього необхідно створити спеціальний аналітичний відділ, який має право при будь-якому неадекватному

випадку поведінки персоналу одразу доповідати керівництву і застосовувати жорсткі міри реагування.

Третя сфера, яка включає в себе саме стан технічної готовності літаків та обладнання аеропортів. Сюди можна віднести відсутність перевірки щодо дієздатності окремих вузлів та механізмів, комп'ютерної та іншої техніки, засобів зв'язку, які можуть бути причиною виникнення надзвичайних ситуацій.

Усі зазначені питання мають контролюватися технічними службами аеропортів та спеціалістами зв'язку, комп'ютерних технологій тощо.

Щодо четвертої сфери, тобто повітряного простору, де здійснюються авіаційні перевезення, то забезпечення безпеки в даному випадку покладається на диспетчерські служби, служби зв'язку, метеорологічні служби і т. ін. Вони мають визначати маршрути самих польотів, аналізувати можливість виникнення перешкод під час польотів та здійснювати заходи щодо усунення несприятливих причин, що можуть викликати виникнення надзвичайних ситуацій.

Особливу увагу у створенні певної системи безпеки авіаційних перевезень треба приділити створенню механізму зв'язку між структурами, які відповідають за забезпечення такої безпеки та зв'язок між ними. Крім телефонного зв'язку треба передбачити телеграфний зв'язок, радіозв'язок та навіть передавання інформації через кур'єрів.

Таким чином, можна зробити певні висновки, які мають на меті зменшення ризиків виникнення надзвичайних ситуацій:

1. Для усунення умов виникнення надзвичайних ситуацій насамперед необхідно чітко розробити служби безпеки аеропортів, постійно підвищувати їх рівень та сприяти у професійному зростанні.
2. Обов'язковим аспектом діяльності служби безпеки аеропортів має стати створення аналітичного відділу, який повинен працювати безперервно та аналізувати як інформацію про ситуації, які складаються на самому льоновиці, а й отримувати дані про всі спроби терористичних актів та виникнення надзвичайних ситуацій.
3. Мати чіткий розподіл обов'язків між працівниками служби безпеки та швидкий обмін інформацією.
4. Налагодити обмін інформацією між службами безпеки аеропортів, працівниками Національної поліції та Служби безпеки України, при цьому така інформація має обмінюватися чітко і швидко, звичайно, при дотриманні вимог відповідних нормативних актів, зокрема, Закону України "Про оперативно-розшукову діяльність".
5. Створити оперативний центр обміну інформацією між всіма аеропортами України та надавати можливість обміну і реагування на всі нештатні ситуації.

Джерела

1. Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації: Закон України від 21 березня 2017 р. № 1965-VIII // Відомості Верховної Ради (ВВР). 2017. № 16. Ст. 199.

2. Собакаръ А. А. Безпека польотів на авіаційному транспорті: категоріально- правовий аналіз [Електронний ресурс] // Форум права. 2011. № 1. С. 932–938. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/FP_index.htm_2008_3_19
3. Луцький М. Г., Сидоров М. О. Онтологія безпеки авіації [монографія]. Київ: Нац. авіац. ун-т МОН МС України, 2011. 408 с.
4. Ложачевська О. М., Паламарчук Ю. А. Формування стратегії економічного розвитку пасажирського терміналу аеропорту [монографія]. Київ: Кондор, 2009. 240 с.
5. Витряк А. Н. Надежность профессиональной деятельности летного и диспетчерского состава на международных воздушных трассах: [монография]. Москва-Кировоград: Гос. летная акад. Украины, 2008. 398 с.
6. Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації: Закон України від 20.02.2003 р. № 545-IV (втратив чинність 12.04.2017) // ВВР України. 2003. № 17. Ст. 140.
7. Про оперативно-розшукову діяльність: Закон України від 18.02.1992 р. № 2135-XII // Відомості Верховної Ради. 1992. № 22. Ст. 303 (зі змінами і доповненнями).

Zarosylo V. O. Aviation security – some directions to improve its status in accordance with new requirements. *The article analyzes the current state of aviation security. It is proved that aviation security is a very important way of ensuring the safety of citizens' lives. It is only life, because in crashes people who survived after them can count on fingers. In many countries, relevant regulations have been adopted to ensure aviation safety and air transportation. They are all different, but their effectiveness depends on many factors. Several ways of improving the effectiveness of the relevant normative acts are identified in the article. Among them, the main thing is that the relevant services that provide aviation security should continuously monitor the situation in the world and develop plans to prevent such situations in Ukraine. This monitoring system first of all provides an opportunity to anticipate those attacks on airlifts planned by terrorists. In addition, the article analyzes the provision of a system for ensuring the safety of air transport and proposes their classification, which includes such areas as*

- *safety of the ground part of the air transport infrastructure,*
- *a human factor that includes pilots and service personnel that provides training for airplanes, loaders, refuelers and other persons working at airports;*
- *technical readiness of air transport and the possibility of its safe operation*
- *airspace where air transportation is carried out.*

The main aspects of aviation security also include the fact that the exchange of information that may be relevant to aviation security threats must be made immediately, so that the relevant services can respond. In this case, it is necessary to develop an effective mechanism that would ensure such an exchange of information and identify the persons who should be responsible for establishing such a connection. Such a mechanism should include not only one line of communication, for example telephone, but also backup lines such as telegraph, radio, even data transfer through couriers.

A number of other ways to enhance aviation security in Ukraine are also proposed.

<https://doi.org/10.32689-2522-4603-2018-02-06-10>

Надійшла 27 жовтня 2018 р.