

1 БЕЗОПАСНОСТЬ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ

УДК 656.08

БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ И АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

И. Ю. АВРАМЕНКО

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Безопасность полётов – это состояние авиационной системы или организации, при котором риски, связанные с авиационной деятельностью, относящейся к эксплуатации воздушных судов или непосредственно обеспечивающей такую эксплуатацию, снижены до приемлемого уровня и контролируются [1].

В зависимости от контекста понятие безопасности полётов может иметь различные интерпретации, например:

- отсутствие авиационных происшествий;
- отсутствие или приемлемые уровни рисков, то есть факторов, которые могут привести к ущербу;
- отношение работников к небезопасным действиям и условиям, то есть корпоративная культура безопасности с сопутствующими процессами выявления источников опасности и управления рисками с целью предупреждения авиационных происшествий (человеческих жертв, ущерба имуществу и окружающей среде).

Безопасность рассматривается как результат управления факторами риска – состояние, при котором риски причинения вреда лицам или нанесения ущерба имуществу снижены до приемлемого уровня и поддерживаются на этом либо более низком уровне путём систематического выявления источников опасности и контроля факторов риска.

Государства сотрудничают в деле осуществления контроля за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности во всем мире в соответствии с их обязательствами по Чикагской конвенции.

Государствам следует учитывать последствия для безопасности полетов и авиационной безопасности при осуществлении трансграничных операций арендуемых воздушных судов, практики совместного использования кодов авиакомпаниями и применении других аналогичных механизмов.

Меры по обеспечению безопасности полетов и авиационной безопасности должны осуществляться эффективным с точки зрения затрат. Указанные меры не должны нарушать или затруднять поток пассажиров, грузов, почты и воздушных судов.

В случае происшествия с воздушным судном, повлекшего смерть или серьезные телесные повреждения либо свидетельствующего о серьезном техническом дефекте воздушного судна или аэронавигационных средств, государство, на территории которого произошло происшествие, назначает расследование обстоятельств происшествия в соответствии с процедурой, которая может быть рекомендована ИКАО. Государству, в котором зарегистрировано воздушное судно, предоставляется возможность назначить наблюдателей для присутствия при расследовании, а государство, проводящее расследование, направляет этому государству отчет и заключение о расследовании.

Каждое государство самостоятельно определяет направление и темпы изменений в сфере регулирования международного воздушного транспорта, проявляя гибкость и используя, в зависимости от обстоятельств, двусторонние, субрегиональные, региональные, плюрилатеральные или глобальные механизмы.

Принимаются надлежащие стандартные системы процедур связи, кодов, маркировки, сигналов, светоборудования и правила.

Необходимая инфраструктура аэропортов и аэронавигационного обслуживания предоставляется во всем мире по разумным ценам и на недискриминационной основе.

Сборы за аэропортовое и аэронавигационное обслуживание используются только для покрытия затрат на предоставление средств и обслуживание гражданской авиации.

Государства устанавливают таможенные и иммиграционные процедуры, касающиеся международной аэронавигации.

Они также обязуются принимать необходимые меры по оказанию помощи воздушным судам, терпящим бедствие на его территории, и разрешать собственникам этих воздушных судов или властям государства, в котором эти воздушные суда зарегистрированы, оказывать им меры помощи.

ИКАО играет роль мирового лидера в содействии и координации процессов экономической либерализации и обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности международного воздушного транспорта, а также способствует развитию эффективных связей и сотрудничества с другими межправительственными и неправительственными организациями, занимающимися вопросами международного воздушного транспорта, в целях согласования усилий и во избежание дублирования действий на глобальном уровне.

Государства принимают необходимые меры, чтобы каждое воздушное судно, совершающее полет или маневрирующее в пределах его территории, а также каждое воздушное судно, несущее его национальный знак, где бы такое воздушное судно ни находилось, соблюдало действующие в данном месте правила и регламенты, касающиеся полетов и маневрирования воздушных судов. Каждое государство обязуется обеспечить привлечение к ответственности всех лиц, нарушающих действующие регламенты.

Примеры нарушения данных регламентов.

События 1983 г., в районе советского Дальнего Востока был сбит иностранный гражданский самолет, находившийся в воздушном пространстве СССР без разрешения, послужили основанием к принятию поправки 3 bis к Чикагской конвенции 1944 г. В соответствии с этой поправкой каждое государство имеет право требовать посадки в аэропорту иностранного гражданского воздушного судна, если оно совершает полет над его территорией без его разрешения. В случае перехвата нарушителя не должна ставиться под угрозу безопасность находящихся на борту лиц и безопасность воздушного судна.

Обязательства по авиационной безопасности и защите от актов незаконного вмешательства закреплены в Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (Гаага, 16 декабря 1970 г.). Государства оказывают друг другу помощь в предотвращении незаконного захвата гражданских воздушных судов и других незаконных актов, направленных против безопасности таких воздушных судов, их пассажиров и экипажей, аэропортов и аэронавигационных средств, а также любой другой угрозы безопасности гражданской авиации.

В случае, если имеет место инцидент или угроза инцидента, связанного с незаконным захватом гражданских воздушных судов или с другими незаконными актами, направленными против безопасности воздушных судов, их пассажиров и экипажа, аэропортов или аэронавигационных средств, государства предоставляют друг другу связь и другие меры в целях пресечения такого инцидента [2].

Список литературы

1 Организация воздушного движения [Электронный ресурс] / Википедия, свободная энциклопедия. – Режим доступа: <https://ru.wikipedia.org/?oldid=97209645>. – Дата доступа : 02.10.2019.

2 Студии: учебные материалы для студентов [Электронный ресурс]. – Режим доступа : https://studme.org/1958051916031/pravo/bezopasnost_poletov_aviatsionnaya_bezopasnost. – Дата доступа : 02.10.2019.

УДК 656.2.004:004.9

ПЛАНИРОВАНИЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ РАБОТЫ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ЦИФРОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ

А. А. АКСЕНЧИКОВ, В. Г. КОЗЛОВ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Для повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта Республики Беларусь государственное объединение «Белорусская железная дорога» создала ряд правовых и нормативных актов, позволяющих проводить мероприятия по разработке и внедрению интеллектуальных и цифровых технологий на республиканских унитарных предприятиях, входящих в ее состав, модер-