

Ситник Д. О.

здобувач першого (бакалаврського) рівня вищої освіти

Національного авіаційного університету, м. Київ

Науковий керівник: **Волковська Г. Г.**

старший викладач кафедри організації авіаційних робіт та послуг

Національного авіаційного університету, м. Київ

УПРАВЛІННЯ РИЗИКАМИ В АВІАЦІЙНІЙ БЕЗПЕЦІ

ІСАО визначає авіаційну безпеку як сукупність заходів, людських і матеріальних ресурсів, призначених для захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання. У своїй найпростішій формі авіаційна безпека стосується захисту аеронавігаційних та аеропортових засобів, повітряних суден, пасажирів, екіпажу, представників громадськості, ручної та ручної поклажі, вантажу, пошти та продуктів харчування від злочинних актів саботажу, викрадення чи тероризму [3].

Загалом визнається, що оператори авіакомпаній несуть основну відповідальність за захист своїх пасажирів, активів і доходів. Держави повинні забезпечити, щоб авіакомпанії розробляли та впроваджували додаткові програми, сумісні з програмами держав, з яких вони працюють.

Але важливо пам'ятати, що безпека – це не лише відповідальність вищого керівництва чи керівника служби безпеки. Безпека стосується кожного, і позитивна культура безпеки є важливою для просування та підтримки безпечного середовища. Позитивне підкріплення правильних заходів безпеки надсилає повідомлення всій організації про те, що керівництво вважає безпеку пріоритетом [4].

Кінцевою метою є посилення глобальної безпеки шляхом впровадження єдиних заходів безпеки в усьому світі, мети, якої неможливо досягти без твердої прихильності всіх зацікавлених сторін.

Підхід до управління авіаційною безпекою розвинувся в напрямку створення цілісної моделі. Системи управління безпекою також охоплюють поняття управління ризиками – інструмент, призначений для пошуку ефективних рішень недоліків

безпеки. У правилах безпеки все частіше з'являються положення, які вимагають оцінки загроз, а потім – впровадження методологій управління ризиками для адаптації положень безпеки до цієї оцінки [2]. Загальна мета цього підходу полягає в тому, щоб перейти від реактивної структури до більш проактивної і, якщо можливо, передбачуваної.

У безпеці ні загроза, ні ризик конкретно не визначені, хоча оцінка загрози та управління ризиками необхідні для виконання деяких правил і положень.

Загроза може бути визначена як стан або об'єкт, що потенційно може спричинити травми персоналу, пошкодження обладнання чи структур, втрату матеріалу або зниження здатності виконувати встановлену функцію.

У моделі управління ризиками необхідно спочатку визначити загрози, потім перерахувати конкретні наслідки кожної загрози, оцінити ризик кожного конкретного наслідку, а потім, якщо це буде визнано за необхідне, впровадити найбільш ефективні заходи пом'якшення для зниження ризику (рис. 1) [1].



Рис. 1. Спрощена правова база авіаційної безпеки

Ризики та загрози авіаційній безпеці швидко розвиваються та проявляються в різних формах. Ключовими загрозами є:

- «Інсайдерські загрози», «відомі інсайдери», що представляють потенційні внутрішні ризики для авіакомпаній.
- Громадянські заворушення вплинули на екіпаж літака під час посадки поза межами бази.
- Польоти, що здійснюються поблизу повітряного простору з конфліктними зонами.
- Торгівля людьми, пасажирів з неналежними документами, контрабанда є іншими причинами для занепокоєння через різний ступінь ризику [1].

Зрозуміло, що ризиків неможливо повністю уникнути або усунути. Однак мета полягає в тому, щоб зменшити, наскільки це можливо й розумно, можливість того, що щось піде не так, і зменшити потенційно негативні наслідки, які можуть виникнути в результаті. Завжди будуть існувати фактори поза нашим контролем або поза нашими знаннями, такі як нові методології терористичних атак. У результаті кожен стикається з неминучою проблемою збалансування всіх змінних управління ризиками для максимального використання обмеженого часу, ресурсів, персоналу та фінансування.

Список використаних джерел

1. IATA Updates COVID-19 Financial Impacts -Relief Measures Needed-IATA Press Release - <https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2020-03-05-01>.
2. Григоров О. М. Міжнародно-правові засади регулювання відносин у сфері цивільної авіації: становлення та розвиток / О. М. Антипенко. – Монографія, 2020. – 440 с.
3. Міжнародна організація цивільної авіації [Електронний ресурс] // Офіційний сайт ЄС. – Режим доступу: https://europa.eu/european-union/index_en
4. Valko, A., Soloviova, O., Volkovska, G., & Herasymenko, I. (2021). Constructing a system of integrated management of aviation safety as a key element of airport service quality. *Eastern-European Journal of Enterprise Technologies*, 4(3(112)), 13–26. DOI <https://doi.org/10.15587/1729-4061.2021.239168>