Національний авіаційний університет

Юридичний інститут

На правах рукопису

**Гусар Ольга Анатоліївна**

УДК 342.951: 629.73(043.5)

**Адміністративно - правова ОРГАНІЗАЦІЯ**

**ПЕРСОНАЛУ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ**

12.00.07 – адміністративне право і процес; фінансове право;

інформаційне право

Дисертація на здобуття наукового ступеня

кандидата юридичних наук

Науковий керівник:

Колпаков Валерій Костянтинович,

доктор юридичних наук, професор

Київ-2015

**Зміст**

|  |  |
| --- | --- |
| Стор. |  |
| Вступ…………………………………………………………………..3 |  |
| Розділ1. ОСНОВИ адміністративно – правОВОЇ  ОРГАНІЗАЦІЇ персоналу цивільної АВІАЦії………….13 | 1313 |
| 1.1. Поняття персоналу цивільної авіації і його адміністративно-правової організації ………………………………………………………..13 | 13 |
| 1.2. Системність персоналу цивільної авіації…………………………41 | 13 |
| 1.3. Нормативно-правове забезпечення організації персоналу циві-льної авіації………………………………………………………………….70 |  |
| Висновки до розділу 1…………………………………………………92 |  |
| Розділ 2.СТРУКТУРА персоналу цивільної авіації…94 |  |
| 2.1. Льотний персонал цивільної авіації…………………………….94 |  |
| 2.2. Персонал наземних служб………………………………………111 |  |
| Висновки до розділу 2………………………………………………..133 |  |
| Розділ 3.Функції персоналу цивільної авіації……135 |  |
| 3.1. Забезпечення безпеки авіації……………………………………135 |  |
| 3.2. Забезпечення повітряних перевезень………………………….166 |  |
| 3.3. Використання повітряного простору …………………………...178. |  |
| Висновки до розділу 3……………………………………………….189 |  |
| **Висновки**…………………………………………………………..190 |  |
| **Список використаних джерел**…………………………199 |  |
| **Додатки**…………………………………………………………….223 |  |

**Вступ**

**Актуальність теми.** Етап реалізації Угоди про асоціацію України з Європейським Союзом, переходу від партнерства і співробітництва до політичної асоціації та економічної інтеграції характеризується складними і нестабільними умовами державотворення, жорсткою конкуренцією, швидкими темпами оновлення технологій, збільшенням обсягу інформаційних потоків, підвищенням рівня відповідальності за прийняття адміністративних рішень, особливими вимогами до професіоналізму працівників, що обумовлює зростання ролі персоналу в соціально-економічній системі.

Його ефективне, раціональне використання постає одним з ключових чинників у створенні в державі міцної соціальної підтримки європейського вибору країни, виконанню зобов'язань розбудовувати розвинуту й сталу демократію та ринкову економіку. Важливу роль щодо набрання персоналом якісних властивостей необхідних для виконання таких завдань відіграє його адміністративно-правова організація.

Під такою організацією у статиці розуміється стан структурованості, внутрішньої упорядкованості, узгодженості взаємодії відносно самостійних частин в системному об'єкті (персоналі); у динаміці — процес, за допомогою якого створюються умови для розвитку системи, створюється і зберігається структура системи.

Вищенаведене повною мірою відноситься до персоналу, який забезпечує функціонування цивільної авіації. Головна особливість, яка відрізняє персонал цивільної авіації від інших аналогічних систем полягає у його призначенні. Специфічні особливості галузі повітряного транспорту обумовлюють домінантну місією персоналу цивільної авіації — опікування безпекою польотів. Її виконання жорстко корелюється з розвитком авіаційної галузі в цілому.

Необхідність оновлення парку повітряних суден та їх технічного оснащення, навігаційного забезпечення польотів, збільшення перевезень пасажирів і вантажів, зростання інтенсивності повітряного руху, зміни вимог екологічних стандартів, актуалізація співпраці з зарубіжними партнерами потребують оперативних і адекватних реформаторських змін у системі персоналу цивільної авіації. Це запровадження нових технологій кадрової роботи, підготовка спеціалістів нової формації, здатних до продуктивного впровадження перспективних розробок науково-дослідних та дослідно-конструкторських розробок у галузі технологій виробництва та експлуатації авіаційної техніки, та забезпечення їх перепідготовки відповідно потреб часу.

У той же час реальна практика функціонування авіаційної галузі не позбавлена негативних тенденцій, питома вага яких пов'язана з адмініструванням персоналу. Це незавершеність формування єдиної господарської системи управління повітряним рухом, недосконалість організаційно-мобілізаційного і технічного планування переведення центрів організації повітряного руху з мирного на, потенційно можливий, воєнний стан; недокомплектованість кадрами державних інспекторів, що здійснюють державний контроль за діяльністю авіаційних підприємств в галузі безпеки польотів і авіаційної безпеки; зниження навиків членів екіпажу в керуванні повітряними судами, особливо в складних метеоумовах і в аварійних ситуаціях та інше.

Вирішення зазначених проблем є можливим за умови своєчасних змін в адміністративно-правовій організації системи персоналу цивільної авіації. У свою чергу, удосконалення цієї системи потребує цілеспрямованого наукового супроводження, невід'ємним компонентом якого є наукові дослідження усіх її сторін. На жаль, з часу проголошення незалежності України на адміністративно-правовому просторі не з'явились монографічні дослідження організації персоналу цивільної авіації, крім нечисленних публікацій на рівні наукових статей, які опосередковано торкаються даного предмету.

З урахуванням цього базове підгрунття дисертаціїсклали праці із загальної проблематики адміністративно правових відносин та теорії організації відомих українських та зарубіжних учених, таких як В.Б. Авер’янов, Н.А. Армаш, Д.М. Бахрах, В.М. Бевзенко, Ю.П. Битяк, В.М. Гаращук, В.В. Гордєєв, Т.О. Гуржій, Є.В. Додін, Р.А. Калюжний, Т.О. Коломоєць, В.К. Колпаков, О.В. Копан, О.В. Кузьменко, Д.В. Лученко, Т.О. Мацелик, А.І. Миколенко, С.О. Мосьондз, В.Я. Настюк, Н.Р. Нижник, В.І. Олефір, О.В Олійник, О.І. Остапенко, С.В. Петков, В.В. Прокопенко, О.П. Рябченко, А.О. Селіванов, А.М. Школик, В.Г. Чорна, Х.П. Ярмакі та ін. Їхні здобутки містять низку доктринальних положень і висновків, які прямо або опосередковано стосуються проблем адміністративно-правової організації соціальних систем і створюють методологічні передумови для ефективного її дослідження у сучасних реаліях.

Обґрунтуванню поглядів дисертанта слугували роботи з розв’язання конкретних наукових завдань, у тому числі в галузі цивільної авіації, які підготували А.С. Бичков, В.М. Вишновецький, С.Т. Гончарук, Н.В. Дараганова, Г.Г. Забарний, А.В. Мілашевич, Р.О. Герасимов, В.К. Гіжевський, С.Я. Лихова, А.Ю. Нашинець-Наумова, О.В. Оніщенко, В.І. Рижий, І.М. Сопілко, В.Г. Старков, А.В. Філіппов та ін.

Таким чином, потреба у безпосередньому розробленні теоретичних питань і практичних рекомендацій щодо адміністративно-правової організації персоналу цивільної авіації обумовлює актуальність обраної теми дисертації.

**Зв’язок роботи із науковими програмами, планами, темами**. Дисертаційне дослідження спрямовано на реалізацію положень Концепції розвитку цивільної авіації України, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 28 грудня 1996 р. № 1587 та Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації, затвердженої Законом України від 20 лютого 2003 р. № 545-IV. Дисертація виконана згідно з планом науково-дослідних робіт кафедри конституційного та адміністративного права Національного авіаційного університету в межах державних цільових комплексних програм "Актуальні проблеми правотворення в сучасній Україні" (номер державної реєстрації 01084010270) та "Правова система України в умовах сучасних національних та міжнародних тенденцій розбудови державності" (номер державної реєстрації 01114000006). Затверджена Вченою Радою Юридичного інституту Національного авіаційного університету 25 червня 2012 року (протокол № 13), та у межах науково-дослідної програми роботи кафедри конституційного і адміністративного права Навчально-наукового Юридичного інституту Національного авіаційного університету за темою "Громадянське суспільство: публічно-правовий вимір" 76/13.01.02 на час з 2013р. до 2016 р.

Конкретне наукове завдання щодо підготовки дисертації за даною тематикою сформульовано у рішенні кафедри конституційного та адміністративного права Національного авіаційного університету від 14 травня 2012 року (протокол № 8).

**Мета і задачі дослідження.** Метою дисертації є, по-перше, розкриття змісту правового регулювання адміністративно-правової організації системи персоналу цивільної авіації по-друге, розробка рекомендацій і пропозицій щодо вдосконалення адміністративно-правової організації системи персоналу цивільної авіації; по-третє, впровадження в сучасну практику висновків і пропозицій, сформульованих за результатами дослідження.

Досягнення поставленої мети передбачає вирішення таких **завдань**:

* проаналізувати співвідношення понять "кадри", "персонал" і "особовий склад", "авіаційний персонал";
* виявити суть концептів "персонал", "авіаційний персонал" в єдності гносеологічного та адміністративно-правового вимірів в галузі цивільної авіації України та сформулювати поняття "персонал цивільної авіації України";
* з’ясувати сутність, зміст адміністративно-правової організації авіаційного персоналу;
* класифікувати персонал цивільної авіації в Україні;
* визначити детермінацію системних властивостей адміністративно-правової організації персоналу цивільної авіації України;
* дослідити нормативно-правове забезпечення організації персоналу цивільної авіації в Україні;
* установити організаційно-правові засоби забезпечення безпечної діяльності авіаційного персоналу України;
* вивчити окремі аспекти міжнародного досвіду нормативно - правового регулювання з розглянутих питань;
* виробити рекомендації та внести пропозиції щодо вдосконалення вітчизняного законодавства з питань адміністративно-правової організації персоналу цивільної авіації в Україні.

*Об’єктом дослідження* є суспільні відносини, що виникають у сфері функціонування персоналу цивільної авіації в Україні.

*Предметом дослідження*є адміністративно-правова організація персоналу цивільної авіації.

**Методи дослідження***.*Методологічною основою дисертації є сукупність загальнонаукових та спеціальних прийомів пізнання, які забезпечують системний підхід до вирішення поставлених завдань, єдність правового змісту і юридичної форми дослідницьких здобутків.

Як загальнонауковий метод використовувався системний підхід, який дозволив визначити проблемні питання адміністративно - правової організації діяльності персоналу цивільної авіації. У роботі були також використані спеціальні методи. За допомогою логіко-семантичного методу дістав подальшого розвитку понятійний апарат (п.п. 1.2, 2.1, 2.2.). Історико-правовий метод використаний з метою здійснення дослідження особливостей становлення та розвитку цивільної авіації та визначення місця і статусу авіаційного персоналу (п.п. 1.1, 2.1.). Порівняльно-правовий та системно-структурний методи використані з метою дослідження поняття "авіаційний персонал", визначення категорій і груп посад, структури авіаційно-транспортної системи (п.п. 1.2, 1.3, 2.1, 2.2). Методи класифікації та групування застосовані у процесі упорядкування категорій персоналу цивільної авіації (п. 1.2), функцій персоналу цивільної авіації (п. 2.2, розділ 3). За допомогою функціонального методу проаналізовано вітчизняний та зарубіжний досвід правового регулювання адміністративно – правового статусу та діяльності персоналу цивільної авіації, визначено напрями вдосконалення чинного законодавства (п. 1.3, 2.1, 2.2, 3.2,). Використання формально-юридичного методу сприяло виявленню прогалин та колізій у законодавстві, підготовки пропозиції щодо його вдосконалення (підрозділи 1.2, 2.1, 2.2, 3.2).

Нормативну основу дослідження складають Конституція України, закони України, акти Президента України і Кабінету Міністрів України, акти публічної адміністрації, які регулюють адміністративно-правові відносини і, зокрема, відносини в сфері цивільної авіації, а також міжнародні нормативно-правові акти, стандарти ICAO.

Емпіричну базу дослідження становлять, по-перше, офіційні дані акумульовані Державним комітетом статистики України, Державною авіаційною службою України, іншими відповідними структурами публічної адміністрації, по-друге, результати вивчення практики діяльності персоналу структурних підрозділів цивільної авіації за 2008 – 2015роки, аналізу 583 справ щодо авіаційних подій та інших, анкетування 317 та опитування 524 осіб з числа персоналу цивільної авіації; по-третє, нормативний матеріал, що втратив чинність, проекти нормативних актів, емпіричні данні з наукових і публіцистичних видань, соціологічних оглядів, засобів масової інформації та мережі Інтернет.

**Наукова новизна одержаних результатів** полягає в тому, що вони отримані особисто здобувачем внаслідок першого в юридичній науці комплексного дослідження адміністративно-правової організації персоналу цивільної авіації. Їх істотне теоретичне і практичне значення підтверджується актами впровадження та відгуками на оприлюднені матеріали і характеризується такими рисами:

*уперше*:

* сформульовано поняття і дефініція "адміністративно-правова організація персоналу цивільної авіації", під якою у статиці розуміється стан структурованості, внутрішньої упорядкованості, узгодженості взаємодії відносно самостійних частин персоналу, а у динаміці — процес, за допомогою якого створюються умови для його розвитку під впливом засобів адміністративного права;
* визначено основні риси і структура персоналу цивільної авіації та його відмінності від авіаційного персоналу;
* здійснено класифікацію персоналу цивільної авіації в залежності від виконання своїх професійних обов'язків у польоті або на землі;
* до наукового обігу запроваджено поняття "адміністративно-правова організація персоналу цивільної авіації" і "персонал цивільної авіації";
* визначені фактори поліморфізації системи персоналу цивільної авіації, головним з яких є його спрямованість на забезпечення безпеки експлуатації повітряних суден;
* обґрунтовано пропозиції по удосконаленню положень Повітряного кодексу України, зокрема щодо доповнення його статтями "Персонал авіації", "Класифікація персоналу цивільної авіації", "Кваліфікація персоналу цивільної авіації ", "Вимоги до власника свідоцтва".

*удосконалено:*

* зміст понять "авіаційний персонал", "наземний персонал", "безпечна діяльність екіпажу повітряного судна";
* юридичну характеристику функцій персоналу цивільної авіації як основних напрямів їх діяльності, що визначаються метою, завданнями та засобами реалізації;
* зміст юридичного аналізу кадрового забезпечення працівників цивільної авіації через аналіз співвідношень поняття "кадри", "персонал", "особовий склад", "авіаційний персонал";
* розуміння концепту "авіаційний персонал" щодо потреб понять "адміністративно-правова організація персоналу цивільної авіації" і "державне регулювання цивільної авіації";
* уявлення про структуризацію кластерних блоків в системі персоналу цивільної авіації;
* юридичну характеристику адміністративно-правових засобів забезпечення безпечної діяльності авіаційного персоналу;
* уявлення про історико-правові передумови формування і розвитку кадрового забезпечення цивільної авіації;

*набули подальшого розвитку:*

* тлумачення норм Повітряного кодексу України щодо персоналу, який забезпечує функціонування цивільної авіації;
* обґрунтування функцій авіаційного персоналу у сфері безпеки польотів;
* пропозиції щодо класифікації нормативних актів, які становлять правову основу діяльності персоналу цивільної авіації;
* визначення персоналу структурних складових авіаційно-транспортної системи які її утворюють;
* наукові положення про наявність у системі персоналу, який забезпечує функціонування цивільної авіації трьох основних підсистем: а) нормативної (регулятивної); б) інституціональної; в) функціональної;
* пропозиції щодо пріоритетних напрямів розвитку і вдосконалення нормативно-правової бази організації персоналу цивільної авіації;
* пропозиції щодо урахування міжнародного досвіду нормативно-правового регулювання компетенції працівників Державіаслужби України у сфері організації повітряного руху та аеронавігаційного обслуговування.

## Практичне значення одержаних результатів вимірюється офіційним визнанням можливості їх використання у науково-дослідній сфері, нормотворчому процесі, правозастосовній діяльності, навчальному процесі, що підтверджується актами впровадження. Зокрема:

* у науково-дослідній сфері вони мають перспективи використання для подальшого розроблення теоретичних засад адміністративно-правової організації персоналу цивільної авіації;
* у нормотворенні висновки та пропозиції, що наводяться в дисертації, можуть слугувати методологічною і теоретичною основою розробки й удосконалення системи законодавчих, урядових та інших нормативно-правових актів щодо регламентації діяльності суб'єктів у галузі цивільної авіації, зокрема Повітряного кодексу України, актів Державіаслужби (акти впровадження від 26.01.15., 11.02.2015);
* у навчальному процесі положення та висновки дисертації можуть використовуватись у програмах та тематичних планах навчальних та спеціальних курсів з адміністративного права, повітряного права, спеціальних навчальних дисциплін, які викладаються у вищих навчальних закладах авіаційного спрямування, а також при підготовці відповідних розділів підручників, навчально-методичних посібників, довідкових видань (акти впровадження від 12.02.2015, 19.02.2015).

**Апробація результатів дисертації.** Висновки і положення дисертації обговорювалися на засіданні кафедри конституційного та адміністративного права Юридичного інституту Національного авіаційного університету.

Підсумки роботи в цілому, окремі її аспекти, одержані узагальнення й висновки були оприлюднені на міжнародних, загальнодержавних та вузівських наукових і наукових-практичних конференціях, семінарах і круглих столах, зокрема: Актуальні проблеми правотворення в сучасній Україні (Алушта, 2010); Проблеми оптимізації функціонування державно - правового механізму в Україні на сучасному етапі (Київ, 2010); Організаційно правові засади боротьби з правопорушеннями на транспорті (Одеса, 2010); Національні та міжнародні стандарти сучасного державотворення: тенденції та перспективи розвитку (Київ, 2011); Розвиток юридичної науки, правотворчості та правозастосування в період незалежності України (Київ,2011); Становлення держави в умовах глобалізації: теоретичний та практичний аспект (Київ, 2012); Проблеми та перспективи розвитку юридичної науки та освіти в Україні (Київ, 2012); Aviation in the XXIst Century (Kyiv, 2012); Актуальні проблеми публічного та приватного права (Запоріжжя, 2012); Соціально-економічні і правові аспекти розвитку світової економіки (Донецьк, 2012); Адміністративна відповідальність: проблеми та шляхи подолання (Київ, 2012); Транспортне право в ХХI столітті (Київ, 2013); Внутрішні та зовнішні загрози національній безпеці держави (Київ, 2013); Законодавство України: проблеми та перспективи розвитку (Київ, 2013); Научный прогрес на рубеже тысячелетий (Прага, 2013); Проблеми правового регулювання діяльності ОВС у сфері надання адміністративних послуг (Київ, 2013); АЕРО-2013. Повітряне і космічне право (Київ, 2013); Економіко-правова парадигма розвитку сучасного суспільства (Донецьк, 2013); Людина, суспільство, держава: правовий вимір в сучасному світі Київ, 2014); Актуальні проблеми сучасного розвитку цивільного, міжнародного морського і транспортного права (Київ, 2014); Тенденції розвитку юридичної науки в XXI столітті (Київ, 2014); Safety in Aviation and Space Technologies (Kyiv, 2014); АЕРО-2014. Повітряне і космічне право (Київ, 2014); Areas of scientific thought (Sheffield, 2015); Адміністративно-правове забезпечення прав людини органами публічної адміністрації в Україні (Київ, 2015).

## Публікації. За темою дисертації опубліковано 30 праць. З них 6 статей – у фахових виданнях з юридичних наук; 24 публікації за матеріалами конференцій. У закордонних виданнях 4 публікації.

## Структура дисертації. Дисертація складається з вступу, 3 розділів, 8 підрозділів, висновків, списку використаних джерел, додатків. Загальний обсяг дисертації становить 238 сторінок. З них основного тексту 198 сторінок. Список використаних джерел складається з 219 найменувань, уміщених на 25 сторінках. Додатки на 15 сторінках.

Авіація – світ можливостей

для кваліфікованого авіаційного персоналу»

Роберто Кобе Гонсалес, Президент Ради

Міжнародної організації цивільної авіації

(ІСАО)

# РОЗДІЛ 1. ОСНОВИ адміністративно-правовоЇ ОРГАНІЗАЦІЇ персоналу цивільної АВІАЦії

**1.1. Поняття персоналу цивільної авіації і його адміністративно-правової організації**

Економічний, соціальний, науково-технічний розвиток людства призвів до потреби швидкісного переміщення в просторі, що стало можливим завдяки цивільній авіації. Знадобилося лише 100 років, щоб зайняти в транспортній системі провідне місце цивільній авіації, без якої вже не можна уявити сучасний цивілізований світ.

На сьогодні, згідно п. 4 ст. 4 Повітряного кодексу України (ПКУ)[[[1]](#endnote-1),с.931] законодавець авіацію країни поділяє на: державну авіацію (п.30 ст 1 ПКУ) та цивільну авіацію (п.102 ст 1 ПКУ). Цивільна авіація визначена як така, що використовується для задоволення потреб економіки і громадян у повітряних перевезеннях і авіаційних роботах (загальна авіація), а також для виконання польотів у приватних цілях (комерційна авіація).

Одним із основних завдань цивільної авіації є перевезення пасажирів, поряд з яким надається супутній сервіс, який спрямований на задоволення потреб людей за допомогою послуг. Організація сервісу на транспорті визначається сукупністю всіх видів діяльності авіаційного персоналу задля задоволення і надання послуг з доставки пасажирів і їх багажу.

Потреба в створені належної адміністративної та правової організації цвільної авіації полягає в особливій його значимості для розвитку забезпечення високої економічної ефективності і безпеки повітряних перевезень і авіаційних робіт.

Забезпечення узгодженості спільної праці для досягнення суспільно значущих завдань щодо безпеки авіації здійснюється через владно – організуючу діяльність сукупності органів, змістом якої є реалізація держаних програм у сфері цивільної авіації, де право виступає як засіб її впорядкування та унормування. Одним із пріоритетних завдань держави в авіаційній галузі є створення державної кадрової політики, яка дозволить формувати, управляти національними трудовими ресурсами, з метою їх максимально ефективного використання та розвитку.

Під кадровою політикою держави правомірно розуміти формування стратегії кадрової роботи, встановлення цілей і завдань, визначення наукових принципів добору, розстановки та розвитку персоналу, вдосконалення форм і методів роботи з персоналом в конкретних історичних умовах того чи іншого періоду розвитку країни. Інтеграційні процеси України у світову спільноту зумовлюють постійне вдосконалення правових, організаційних, адміністративних, економічних та соціальних заходів, що застосовуються в процесі формування персоналу та забезпечення його ефективного функціонування. Кадрова політика держави у галузі цивільної авіації пов’язана з відносинами суб’єктів «влада-підпорядкування» і субєктів спільної діяльності та визна-чення ролей цих суб’єктів в цілісній організації персоналу цивільної авіації.

З огляду на особливість галузі повітряного транспорту, де поряд із соціальною та економічною доцільністю повітряних перевезень, повинна забезпечуватися оборона і безпека держави, авіаційна та екологічна безпеки, система кадрового забезпечення сьогодні вимагає нових технологій кадрової роботи, особливо в питаннях відбору, розстановки, оцінки та стимулювання персоналу, на державному, галузевому та виробничому рівнях.

Розвиток авіаційної промисловості та транспорту зумовлений вимогами часу і забезпечується шляхом об’єднання людей (суб’єктів) в соціальну організацію, в якій вони між собою взаємодіють для вдосконалення суспільних та виробничих авіатранспортних відносин. Таке штучне об'єднання (організація) людей інституційного характеру, створене самою людиною та у функціонуванні якого, людина відіграє важливу роль. У цьому сенсі організація виступає як суб’єкт суспільства у вигляді соціально-економічного утворення, орієнтованого на досягнення певної господарської, комерційної або некомерційної цілі. Організація має соціальні властивості, до яких належать: організаційні цілі і функції, ефективність результатів, мотивація і стимулювання персоналу цивільної авіації. Формується організація як соціальне середовище, що включає соціальні групи, статуси, норми, відносини лідерства. Таким чином, організацію можна розглядати як об’єкт суспільства в значенні діяльності, результату діяльності, сфери діяльності.

Визначаючи семантичне значення слова "організація", основоположник організаційної науки А. Богданов у своїй фундаментальній праці "Тектологія. Загальна організаційна наука" писав: "Будь - яка людська діяльність об'єктивно є організуючою або дезорганізуючою". У буденній мові поняття "організувати", "організація", "організаційна діяльність" мають вужчий, більш спеціальний зміст. Найчастіше термін "організувати" означає згрупувати людей з певною метою, скоординувати та регулювати їх дії в контексті доцільної єдності.

Виходячи зі зазначеного вище, поняття "організація" в ширшому сенсі можна визначити: по-перше, як "внутрішню впорядкованість, узгодженість, взаємодію більш-менш диференційованих та автономних частин цілого, обумовлену її будовою"; по-друге, як "сукупність процесів або дій, що приводять до утворення і вдосконалення взаємозв'язку між частинами цілого"; по-третє, як "ієрархічно структуроване об'єднання людей, груп, на основі поділу праці та обовяʼзків, що спільно реалізують деяку програму або мету та діють на основі певних процедур і правил".

Якщо перші два визначення взаємодоповнюють один одного і характеризують організацію як універсальне явище, відображаючи деякий стан та процес, то останнє має вужчий, соціальний додаток стосовно людських організацій. Таким чином, у найзагальнішому випадку під організацією слід розуміти впорядкований стан елементів цілого та процес їх упорядкування в доцільну єдність.

В радянському енциклопедичному довіднику також зустрічаємо визначення: “Організація” (франц. Organization, від пізньолат. Organizo – «надаю стрункий вигляд, влаштовую» це: 1) внутрішня упорядкованість, узгодженість, взаємодія більш або менш диференційованих частин цілого, що зумовлені його побудовою; 2) сукупність процесів або дій, які призводять до утворення або вдосконалення взаємозв’язків між частинами цілого; 3) об’єднання людей, які спільно реалізують програму або ціль і діють на основі певних правил і процедур. Поняття організації фіксує динамічні закономірності, тобто те, що відноситься до функціонування, поведінки та взаємодії частин. Це поняття співвідноситься із поняттями структури, системи, управління [[[2]](#endnote-2),с.931].

Для того, щоб організація утворилася і досягла цілей вона повинна відповідати таким вимогам: наявність не менше двох осіб, наявність не менше, як одної суспільно - корисної цілі та здатність працюючих досягти поставлених цілей.

До загальних рис організації слід віднети: наявність ресурсів (людських, матеріальних, технологічних, фінансових, інформаційних); залежність від зовнішнього середовища (економічних умов, законів, конкурентів тощо); наявність поділу праці (горизонтального й вертикального); наявність певної структурної побудови і необхідності управління; здійснення певних видів діяльності у відповідності з накресленими цілями.

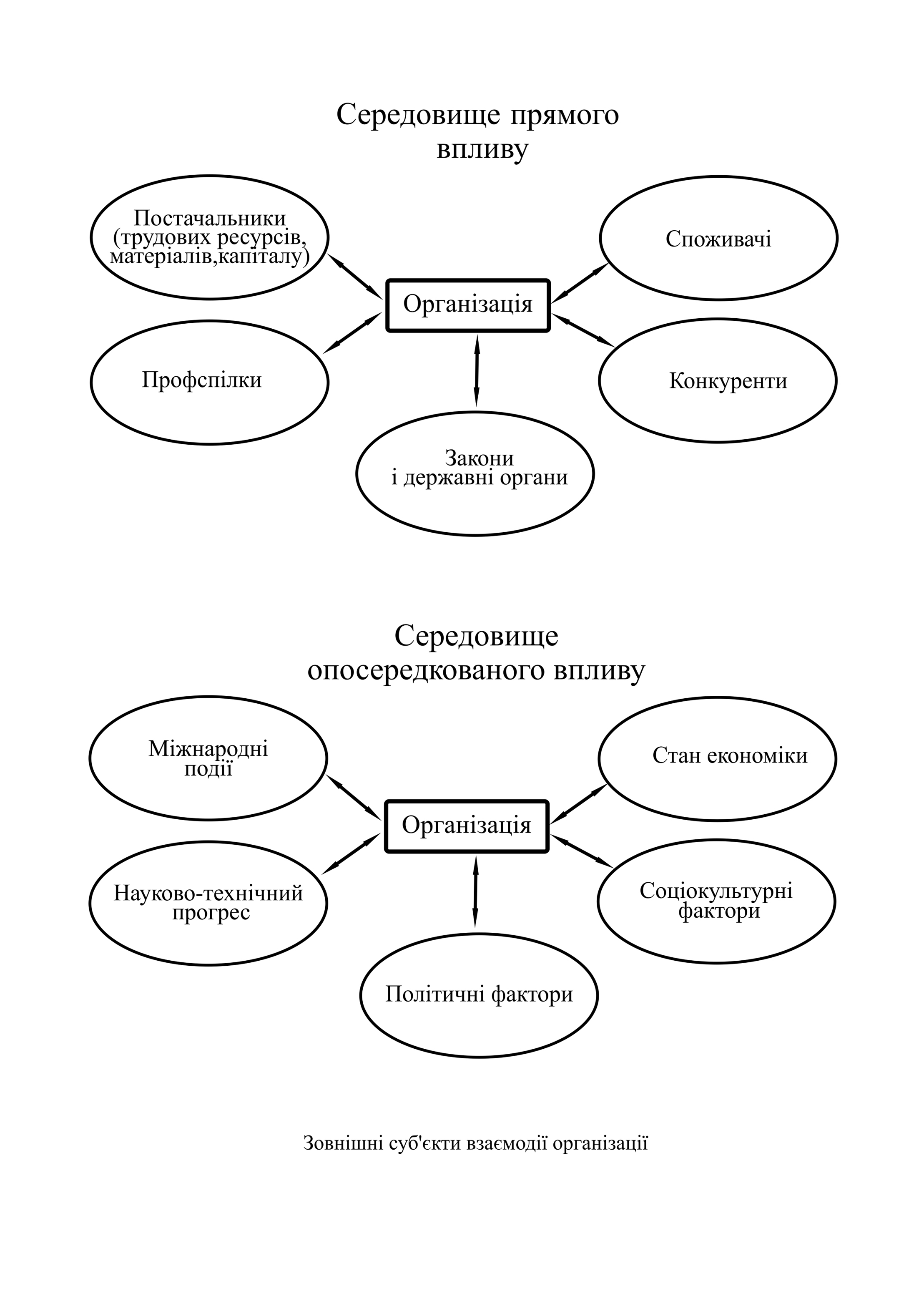
Системність організації представляється через наявність більше двох елементів, які виступають як керуюча і керована спідсистема керуючою, до якої входить керуюча й керована підсистеми, між якими існує прямий та зворотний зв’язок.

Зовнішнє середовище організації складають законодавчі акти, постачальники, споживачі, конкуренти, система економічних відносин у державі, міжнародні події, науково-технічний прогрес тощо. Зовнішне оточення організації по Мескону[[[3]](#endnote-3),с. 39], представлене на мал.1.

Наприклад, до зовнішнього середовища можна віднести функціональну систему цивільної авіації (див. схему), яка утворюється з сукупно взаємопов'язаних елементів, що забезпечують життєдіяльність основних структурних частин авіаційної транспортної системи України, але безпосередньо з нею не пов'язаних. До неї можна віднести елементи державного регулювання цивільної авіації, допоміжні та забезпечувальні організації, такі як лізингові та страхові компанії, туроператори, агентства з продажу квитків, авіаційний паливно-заправний комплекс. Кожен з перерахованих елементів можна розглядати як окрему самостійну систему, з властивою їй особливістю, своєю реакцією на управління, своєю формою можливого відхилення від програми, своєю здатністю реагувати на різного роду зовнішні впливи та інші чинники. До таких чинників, на наш погляд, можна віднести найбільш вагомі ˗ соціально-економічні. Це, в першу чергу, рівень економічного розвитку України та інших країн, оскільки авіація тісно пов’язана з міжнародними перевезеннями, міжнародними стандартами та міжнародними компаніями. Безумовно, серед таких чинників, слід зазначити і соціальну структуру суспільства, з її індивідуальним психологічним кліматом та побутовими традиціями населення, рівнем реальних доходів населення, що впливають на дискреційну купівельну спроможність та можливість користуватися авіаційними послугами, рівень безробіття в країнах, військові і соціальні конфлікти та стихійні лиха. Запровадження та реалізація доцільної податкової політики держав, тарифної та пільгової політики на авіаперевезення, зумовлюють привабливість повітряного транспорту для населення та визначають міру розвитку туризму в країнах в цілому.

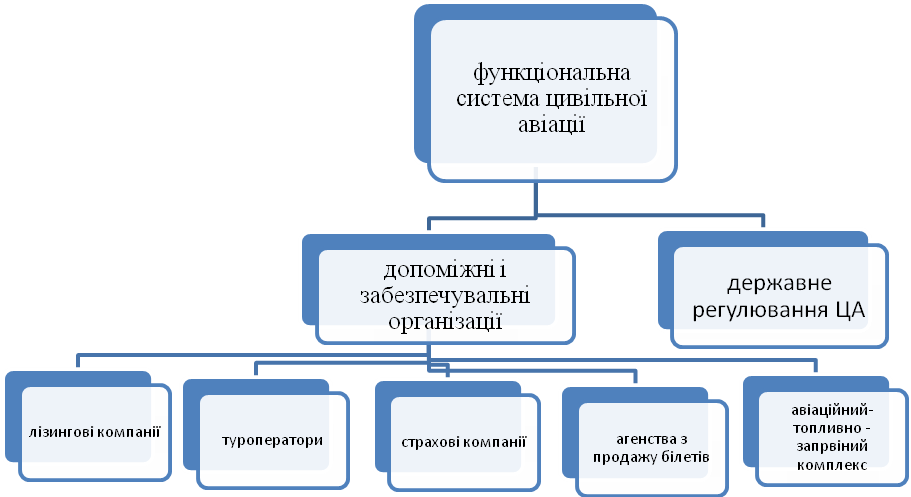
До внутрішнього середовище доцільно віднести цілі, завдання, технології та структуру організації:

1. цілі - це очікувані кінцеві результати діяльності організації на певному проміжку часу; (Наприклад: розробка стратегії підвищення конкурен-тоспроможності продукту авіакомпанії );
2. завдання - це види робіт з предметами праці, людьми та інформацією, які необхідно виконати певним способом у відповідні терміни. (Наприклад: підтримка стандартів безпеки на рівні найбезпечніших авіакомпаній світу; постійна підтримка рівня кваліфікації льотного і наземного персоналу відповідно до міжнародних вимог; здійснення ремонту і технічного обслуговування ВС відповідно до технічних стандартів і міжнародних вимог );
3. технологія - це засіб перетворення вхідних елементів організації у вихідні; (Наприклад: застосування сучасних підходів до планерування і управління мережею маршрутів; використання сучасних методів управління завантаженням і тарифами; створення інформаційних систем, а також систем фінансової і управлінської звітності як ефективних інструментів ухвалення рішень і управління авіакомпанією; формування парку ВС на підставі економічної доцільності і обліку економічних інтересів країни);



4)структура - це рівні управління й види робіт (функціональні обов'язки), які виконують служби або підрозділи (Наприклад: Генеральний Директор авіакомпанії здійснює відповідальність за: Службу Якості Авіакомпанії, зокрема за періодичність, формат і структуру внутрішньої оцінки управління; безпеку польотів, ефективність і комерційну доцільність діяльності Авіакомпанії; відповідність структури і штатів Авіакомпанії об'ємам виконуваних робіт; надання необхідних фінансових ресурсів та організації роботи служб, що виконують планування, організацію і супровід польотів відповідно до вимог Сертифікації Експлуатантів та ін. В порівнянні з вище зазначеним член екіпажу пасажирського салону (бортпровідник) виконує функції з проведення передпольотного і післяпольотного огляду внутрішніх приміщень на авіаційну безпеку повітряного судна; отримання предпольотних інструктажів (з техніки безпеки; забезпечення прийому під особистий розпис і розміщення багажу, вантажу на борту повітряного вантажу відповідно до вимог графіка, забезпечення взаємодії з екіпажем; забезпечення безпеки пасажирів у звичайних умовах польоту; забезпечення безпеки пасажирів в особливих та аварійних ситуаціях).

Для досягнення своєї мети та виконання завдань будь- яка організація створює певні складові структури. Структурна побудова організації – це її поділ на елементи (органи, підприємства, підрозділи), що діють у відповідності з цілями та стратегією. Зв'язок елементів у структурі підпорядкований діалектиці взаємовідношення частини і цілого. Категорія "структура" відображає будову та внутрішню форму системи. Тому, наявність структури - невід'ємний атрибут усіх реально існуючих систем, бо саме структура надає їм цілісності та та сприяє збереженню стійкого стану системи. Стосовно системи структура є показником її організованості. Структура організації -це логічне взаємоспіввідношення рівнів управління і підрозділів, побудованих у такій формі, яка дає змогу найбільш ефективно досягати цілей організації.



Структурна побудова організації

Структура, яка відображає синтез взаємозв'язків різних елементів, що функціонують для досягнення поставлених цілей, називається організаційною. Ще одне визначення трактує організаційну структуру, як конструкцію організації, на основі якої здійснюється управління. Організаційну структуру визначають також як управлінську категорію, яка відображає організаційний бік відносин управління і становить - єдність рівнів і ланок управління у їх взаємозв'язку[[[4]](#endnote-4)].

На думку Г. Атаманчука, організаційна структура – це розподіл загального об’єму організаційного потенціалу по вертикалі та по горизонталі [[[5]](#endnote-5)].

Так, за думкою Н. Матюхіної, організаційна структура передбачає наявність об’єкта та суб’єкта управління, де об’єктом управління персоналом є весь персонал, усі категорії працюючих, а суб’єктами ж виступають керівники всіх рівнів та кадрові служби [[[6]](#endnote-6), с. 93].

Відзначено, що в організаційній структурі управління її елементами виступають лише посади суб’єктів управління, а зв’язками – зв’язки субординації[[[7]](#endnote-7),с. 176]

Однак з огляду на багатозначність терміна "організація" організацію цивільної авіації можна розглядати як діяльність, яка спрямована на забезпечення скоординованого, заснованого на внутрішній дисципліні функціонування керованого об'єкта. Структура управління може змінюватися в часі відповідно до динаміки масштабів і змісту функцій управління. Між окремими суб’єктами можуть бути вертикальні і горизонтальні зв'язки. Вертикальні зв'язки - це зв'язки керівництва і підпорядкування, наприклад зв'язок між Державіаслужбою і експлуатантами. Горизонтальні зв'язки - це зв'язки кооперацій рівноправних елементів, наприклад зв'язку між начальниками відділів. В основу структури управління покладена певна система. Відомо три основні системи управління виробництвом: лінійна - являє собою схему безпосереднього підпорядкування з усіх питань нижчестоящих підрозділів вищестоящим. Це система досить проста і може бути ефективною, якщо не велике число розглянутих питань і щодо них можуть бути дані рішення в найближчих підрозділах. Функціональна - система являє собою схему підпорядкування нижчестоящого підрозділи ряду функціональних підрозділів, які вирішують окремі питання управління - технічні, планові, фінансові і т. У цьому випадку вказівки надходять більш кваліфіковані. Однак підлеглі підрозділи не завжди знають, як узгодити отримані вказівки, в якій черговості їх виконувати. У чистому вигляді ця система використовується дуже рідко. Найбільш поширена змішана система, в якій поєднується лінійна і функціональна системи. У цьому випадку рішення, підготовлені функціональними підрозділами розглядаються і затверджуються лінійним керівником, який передає їх підлеглим підрозділам. При дуже великому обсязі різноманітних питань така схема надзвичайно ускладнює роботу лінійного керівника. Для її спрощення з певних питань функціональні підрозділи можуть безпосередньо керувати нижчестоящими підрозділами. Раціональна структура управління визначається типом підприємства, його масштабом і характеристиками.

Організація як функція управління розглядається в наукових доробках Колпакова В.К. [[[8]](#endnote-8)]. Зокрема, науковець зазначає, що під організацією діяльності апаратів БХСВ слід розуміти: процес створення такого стану цієї служби як управлінської системи, яка в даний момент, у конкретній ситуації є найбільш доцільним, дає найбільший ефект у боротьбі зі злочинністю, забезпечує досягнення найкращих кількісних і якісних показників у попередженні, розкритті злочинів, відшкодування матеріального збитку, зміцнення соціалістичної законності, найбільшою мірою відповідає соціальним потребам суспільства.

Зрозуміло, що функція визначається як необхідність забезпечення співвідношення потреб та належному стані організації до інтересів суспільства.

В контексті нашого дисертаційного дослідження термін "організація" застосовується для позначення емерджентністно - інтеграційної соціальної організації персонала цивільної авіації, яка представлена у вигляді відкритої системи, що має свою складну організацію з стійкими взаємозв'язками елементів. Найменшим елементом такої соціальної організації є персонал.

Персонал як людський фактор має особливе значення у сфері цивільної авіації. Це пояснюється тим, що цивільна авіація є видом транспорту підвищеної небезпеки, тому професійна майстерність, відповідальність, само-контроль, організованість, взаємодопомога, інші індивідуальні і соціально-психологічні якості людини впливають як на безпеку польотів так і виробничо-економічні показники діяльності всієї галузі цивільної авіації. Про високу роль людського (особистого) чинника в забезпеченні безпеки авіації свідчить аналіз статистики авіаційних подій. По даним останніх десятиліть у світовій цивільної авіації більше 70 % усіх авіаційних пригод пов'язано, з людським фактором. Аналіз рівня безпеки польотів та потенційних факторів аварійності з цивільними повітряними суднами підготовлений фахівцями Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними ПС у 2013 році визначає фактори, що призводять до виникнення авіаційних подій та інцидентів, з яких:1) технічний фактор ˗ 30%; 2) людський фактор (екіпаж, персонал ТО) ˗ 27%; 3) фактор середовища ˗ 27%, у тому числі орнітології 22%. Організаційний фактор (недоліки організації в авіаційному підприємстві) склав 6% долю серед загальної кількості причинних факторів. На момент проведення аналізу, невизначеними залишається 10% від загальної кількості факторів.

У 2014 році порівняно з 2013 роком основним фактором, що призводив до виникнення авіаційних подій та інцидентів технічний фактор 28 %. Другим найбільш поширеним фактором, що став причиною виникнення АП та інцидентів став людський фактор 27% (він включає організаційний фактор, технічне обслуговування та фактор екіпажу). У 23% випадків головною, або супутньою причиною виникнення АП та інцидентів став фактор орнітології. Фактор середовища (у тому числі пошкодження сторонніми предметами) становить 9%. Доля виробничо-конструктивного недоліку склала 3%. Кількість подій, розслідування по яких не завершене становить близько 5%, зокрема це катастрофи літаків Б-777-200 Малайзійських авіаліній та Ан-12 авіакомпанії «Україна Аероальянс». [[[9]](#endnote-9)]

В наукових доробках поряд з «поняттям персонал» поширена практика використання таких понять як «людський фактор», «людський капітал», «трудовий потенціал». До того ж останнім часом дуже модно стало застосування поняття "людський капітал". – це є свого роду "визначення сучасності", що підкріплюється фактом: у 2011 р. вперше на Економічному Форумі в Давосі кадрова корпорація "Manpower" заявила про те, що людство вступає в нову епоху – епоху людського капіталу (Human Age), яка змінить не лише світ бізнесу, але і ціннісні орієнтири кожної людини [[[10]](#endnote-10)]. Виступ Голови Ради Діректорів "manpower" Джеффрі А. Джорреса викликало великий інтерес в ділового суспільства; резюмувати його слова можна таким чином: Людина, його потенціал будуть найвищими цінностями в епоху Human Age. Саме людина, високий рівень його освіти, професійна підготовка, ділова і суспільна активність стають головною рушійною силою розвитку, рухом вперед до постіндустріального суспільства, характерному для країн з розвиненою ринковою економікою.

На наш погляд застосування поняття «людський капітал», «людські ресурси» обмежує повноцінність поняття «персонал» оскільки сприйняття персоналу як допоміжного засобу у вигляді грошових коштів, можливості джерела доходів переводить людину з категорії «суб'єкта» в «об'єкт». Мабуть, все ж таки правильно сприймати персонал як головне надбання організації, підприємства в силу наявності у людини психофізиологічних здібностей виконувати функціональні обов’язки та унікальних і безмежних можливостей створювати певний мікроклімат в коллективі. Від необхідності мотивації вкладання в розвиток та якісну підготовку кожного із робітника авіаційної галузі буде залежить дієвість, успішність та результативність функціонування організації персоналу авіації, а правильно спрямована організація кадрової роботи виступить довгостроковим фактором конкурентоспроможності окремої організації як суб’єкта цивільної авіації. В той час як поняття «потенціал» походить від латинського"potential".

Новий тлумачний словник української мови «потенціал» визначає як сукупність усіх наявних засобів, можливостей, продуктивних сил і т. ін., що можуть бути використані в будь-якій галузі, ділянці, сфері; запас чого-небудь; резерв; приховані здатності, сили для якої-небудь діяльності, що можуть виявитися за певних умові[[[11]](#endnote-11)]. Трудовий потенціал, будучи формою матеріалізації людського фактору, являє собою цілісне вираження сукупних можливостей, працівника, колективу в цілому для вирішення нових стратегічних завдань організації. Тому, трудовий потенціал працівника - це сукупність фізичних і духовних якостей людини, що визначають можливість і межі її участі у трудовій діяльності, здатність досягати в заданих умовах певних результатів, а також удосконалюватися.

Рівень потенціалу, а також працездатність персоналу можна визначити з професійно-кваліфікаційного змісту діяльності, де якісними характеристик-ками будуть слугувати, в першу чергу, компетентність, по- друге – професійна дієвість, по-третє – це соціальна адаптованість, по-четверте – здатність організуватися та ішні психологічні та соціальні характеристики.

До таких характеристик можна віднести виникнення міжособистісних відносин в колективі, які позитивно будуть впливати на результативність роботи. Або, наприклад, під впливом почуттів та настрою людина свідомо та за власною волею в процесі виконання трудових обов’язків може змінити або відмовитись від запропонованих завдань або умов за якими її використовують. Одже, від якісних характеристик найменшого елементу організації (людини) залежить якість роботи системи як сукупності взаємопов’язаних компонентів (відділів). Це є яскравим прикладом реалізації дії закону "найменших" А.А. Богданова, який сформульован таким чином: сумарна стійкість комплексу по відношенню до даного середовища є складний результат часткових стійкостей різних частин цього комплексу i відношенню до направлених на них дій, іншими словами, структурна стійкість цілого визначається його найменшою частковою стійкістю. Інакше кажучи, персонал організації – це сукупність всхі суспільно активних, підготовлених підготовлених осіб, які в ній працюють.

Виходячи з вище наведеного визначимо, що персонал цивільної авіації – це системне соціально організоване об'єднання працівників цивільної авіації, з певною системою ролей та функцій обслуговуючого та управлінського характеру, що здійснюють своюю діяльності у галузі цивільної авіації.

Однак, нормативні документи, які регламентують правові відносини у сфері цивільної авіації поняття і терміну "персонал цивільної авіації" не містять. Оскільки сьогодні відсутня обгрунтована думка і визначення цього поняття в юридичній літературі та законодавстві про Цивільну авіацію, ця обставина обумовлює доцільність визначення дефініції «персонал цивільної авіації» та адміністративно-правову організацію персоналу цивільної авіації України через призму дослідження його історичного розвитку, впливу глобальних світових тенденцій авіаційної галузі та особливості національної політики.

Як зазначив С.С. Алексєєв, дефінітивні положення, що мають істотне значення для правильного і однорідного сприйняття закону вносять визначеності в юридичне регулювання [[[12]](#endnote-12)].

Визначаючи сутність зацікавленого поняття, звернемося до концептуальних поглядів учених і проаналізуємо його теоретичне обгрунтування через визначення таких правових категорій, як «персонал», «авіаційний персонал», що дозволить розглянути його з позиції адміністративно-правових категорій трансформувати загальні поняття «персонал цивільної авіації» в науку адміністративного права. Така трансформація можлива для надання більш точного змісту поняття і його роз'яснення, звуження або розширення сфери їх застосування з введенням в науковий обіг цих понять з відповідною семантикою.

Для з'ясування лексичного тлумачення терміну «персонал цивільної авіації» ми, перш за все, звертаємося до загальнотеоретичних визначень слова «персонал», яке прийшло до нас з латинської мови («persona» – «особа») і означає: особовий склад установи, підприємства або частина цього складу , що становить групу, утворену за професійними чи іншими ознаками; сукупність працівників певної галузі або конкретної юридичної особи, які перебувають в організаційно-правовому зв'язку і забезпечують виконання відповідних функцій і завдань[[[13]](#endnote-13)].

Нормативне розуміння терміну і поняття "персонал" створило умови для формулювання відповідної дефініції: Персонал – основний штатний склад працівників, які виконують функції та завдання, визначені посадовою інструкцією, з метою досягнення поставлених перед ним цілей [[[14]](#endnote-14)с. 66].

Останнім часом в наукової літературі первага надається застосуванню поняття «персонал», ніж раніше вживаному поняттю «кадри».

Так, у першій половині XIX століття слово «кадри» використовувалося для позначення постійного штату військових підрозділів. Це сприяло появі таких понять як «кадрова армія», «кадровий військовий», «кадровик» тощо. Згодом поняття «кадри» стало міжнародним: в німецькій мові «kader», в англійській – «сadre», у французькій – «cadres», у російській – «кадры» [[[15]](#endnote-15) с.11].

Підтвердження данним фактам знаходимо у словниках: а) Великому тлумачному словнику сучасної української мови [[[16]](#endnote-16) с.409]; б) тлумачному словнику С.І. Ожегова [[[17]](#endnote-17) с.260], в) в Великому універсальному словнику української мови [[[18]](#endnote-18) с.281]. В них визначення поняття «кадри» містять два варіанти тлумачення: 1) кадри як основний склад працівників якої – небудь організації, підприємства, установи; більш узагальнено – всі постійні працівники та 2) кадри як постійний склад військових частин регулярної армії тощо.

Розмежування понять «кадри» та «персонал» застосовуються в російсько-англійському та англо-російський словниках. В першому слово «кадри» перекладається на англійську як «personnel» – кваліфіковані та наукові кадри, підбір кадрів, відділ кадрів; «cadre» – вживається щодо військових та партійних кадрів [[[19]](#endnote-19), с.230]. В англо-російському словнику слово «cadre» перекладається як термін, що позначає військові кадри, кадровий склад [[[20]](#endnote-20), с.109], а «personnel» як персонал, особовий склад, кадри (підприємства, установи) [13, с.551].

Зауважимо на тому, що поняття «персонал», «кадри», «особовий склад» часто в різних джерелах вживаються по-різному. Такі науковці як О.М. Бандурка [[[21]](#endnote-21), с.185], В.Р. Веснін [[[22]](#endnote-22), с.50], О.В. Крушельницька і Д.П. Мельничук [[[23]](#endnote-23), с.10], , В.А. Співак [[[24]](#endnote-24), с. 25-26] в своїх роботах ці терміни вживають як рівнозначні.

Аналізуючи визначення терміну «персонал» таких авторів як, М.П. Бєляцького, С.Є. Велеська, П. Ройша, Ю.Л., Титаренка, В.П. Філонова, В.Д. Сущенка, О.І. Коваленка, О.В. Крушельницької, Д.П. Мельничука зясовується, що по-суті в нього вкладєний аналогічний зміст поняття «кадри» [[[25]](#endnote-25), с. 7,[[[26]](#endnote-26), с.330,[[27]](#endnote-27), с.10].

Однак, наприклад, Г. Воробйов протиставляє "персонал" "кадрам" як чомусь абстрактному, відокремленому та застарілому [[[28]](#endnote-28), с.  109–115].

Але головною причиною розбіжностей у визначенні даного поняття здебільшого є те, що часто воно розглядається як у вузькому, так і у широкому значенні. Під останнім слід розумінні всіх працездатних громадяни країни.

Зважаючи на те, що в науковій літературі дане поняття конкретизується та має певну варіативність визначень А.А. Пилипенко. [[[29]](#endnote-29), с. 26]. їх узагальнила та в широкому значенні сформулювала так: кадри – це соціально-економічна категорія, що означає постійний (штатний) кваліфікований склад працівників, тобто працездатних громадян, які перебувають у трудових відносинах з державними установами, підприємствами різних організаційно-правових форм власності, володіють спеціальними знаннями, мають певну професійну підготовку, трудові навички, досвід роботи в обраній сфері діяльності та забезпечують виконання покладених на них функцій [[[30]](#endnote-30), с. 117; [[31]](#endnote-31), с. 10; [[32]](#endnote-32), с. 270; [[33]](#endnote-33), с.8] .

Підтримуючи думку вищезазначених авторів, можна сформулювати поняття «кадри» щодо цивільної авіації України: це сукупність осіб, що є постійним (штатним) складом органів цивільної авіації, авіаційних організацій, які мають певну професійну підготовку, трудові навички та володіють спеціальними знаннями і виконують на платній основі службові обов’язки в якості основної професії або спеціальності.

Як слушно зазначає Т.В. Корнєва, «ефективність діяльності держави визначається не тільки системою і структурою створених органів, а й службовцями, якісним складом кадрового потенціалу» [[[34]](#endnote-34),с. 42].

Так, Н.П. Матюхіна через аналіз та порівняння термінів "персонал" та "кадри" робить висновок, що думки авторів досить розбіжні: від повного виключення того чи іншого терміну із обігу до їх поєднання [[[35]](#endnote-35), с.10].

Зокрема, з позиції В.А. Співака, який зазначає, що на думку багатьох сучасних науковців та практиків, введення терміну «персонал» замість термінів «кадри», «штатні одиниці», «ресурси» відображає зміни щодо сприйняття людини на виробництві, «тенденцію до переходу від ресурсного, споживацького ставлення до працівників до гуманістичного, до сприйняття персоналу як головного скарбу підприємства через унікальність його якостей та необмежені можливості» [15, с. 25-26]. Тобто поняття «кадри» він вважає морально застарілим та таким, що не відповідає сучасному визначенню місця і ролі працівників в функціонуванні підприємства.

Варіантом іншого підходу є твердження, що «персонал» є більш широким поняттям ніж «кадри», оскільки воно об’єднує як постійних, так і тимчасових працівників, представників кваліфікованої та некваліфікованої праці. Т.Ю.Базаров та Б.Л. Єрьомін пропонують таке визначення: «Персонал – сукупність усіх людських ресурсів, що має організація» [[[36]](#endnote-36), с. 414].

Нерідко використовують поняття «кадровий потенціал» у якості інтегральної оцінки персоналу, яка визначається як сукупність індивідуальних якостей окремих працівників підприємства, що відображають їх професійний та інтелектуальний рівень, і якість колективу в цілому, характеризують бажання співробітників працювати як єдине ціле, їх ініціативу і завзятість, здатність швидко адаптуватися до зміни характеру вирішуваних завдань. Індивідуальний трудовий потенціал людини визначається, перш за все, двома основними компонентами: професійними і особистісними якостями.

Дотримуючись підходу, що «персонал» є більш широким поняттям ніж «кадри», оскільки воно об'єднує як постійних, так і тимчасових працівників, представників кваліфікованої та некваліфікованої праці стверджуємо, що персонал цивільної авіації - це всі особи, які працюють у сфері цивільної авіації та діяльність яких спрямована на забезпечення безпечного функціонування цієї галузі.

Персоналом цивільної авіації є працівники, які перебувають з підприємством у трудових відносинах, що регламентуються Кодексом законів про працю (КЗпП) або Законом України «Про державну службу», положенням про сумісництво, чия діяльність будується на основі строкового і безстрокового трудового договору (контракту), що обумовлює основні види робіт або функціональні обов'язки, умови праці та заробітної плати.

До найманих працівників відносяться: робітників і службовців. *Робітники* (виробничий персонал) здійснюють трудову діяльність у матеріальному виробництві з переважною часткою фізичної праці. Вони забезпечують випуск продукції. *Службовці* (управлінський персонал) здійснюють трудову діяльність в процесі управління виробництвом з переважною часткою розумової праці. Вони зайняті переробкою і одержанням інформації з використанням технічних засобів управління. Основним результатом їх трудової діяльності є вивчення проблем управління, створення нової інформації, зміна її змісту чи форми, підготовка управлінських рішень, а після вибору керівником найбільш оптимального і ефективного варіанту – реалізація і контроль виконання рішень. Управлінський персонал також поділяється на дві основні групи: *керівники* і *спеціалісти.*

*Керівники* (менеджери) - це особи, наділені необхідними владними повноваженнями та мають підлеглих, за допомогою яких вони досягають цілей організації; *спеціалісти* - працівники, що одержали спеціальну підготовку для виконання управлінських робіт, але не наділені офіційними владними повноваженнями (інженери, економісти, юристи, бухгалтери, технологи, механіки, диспетчери тощо) [[[37]](#endnote-37), с. 414].

Технічний персонал, покликаний обслуговувати керівників і фахівців, що відрізняється вузькою конкретної професійно-технічною підготовкою, необхідною для надання ефективної технічної допомоги керівникам і фахівцям управління, зокрема виробленню і реалізації ефективної технічної допомоги керівникам і фахівцям управління, зокрема виробленню і реалізації управлінських рішень (секретарі, оператори персональних комп'ютерів, техніки, архіваріуси, креслярі, лаборанти тощо).

Крім якісної характеристики людського капіталу слід визначити і кількісну характеристику, тобто її чисельність (нормативна, фактична, середньооблікова

В управлінській літературі зустрічається і інший підхід до аналізу структури персоналу, згідно з яким виділяють організаційну, функціональну, рольову, соціальну і штатну структури персоналу (див. рис. 2). В даний час в основному на практиці аналізують організаційну, функціональну та штатну структури персоналу, в той час як іншим у кадровій роботі в авіапідприємствах не приділяється скільки-небудь серйозної уваги.

Організаційна структура - це склад і співпідпорядкованість взаємозалежних ланок в управлінні, які включають апарат управління і виробничі підрозділи.

Функціональна структура відображає поділ управлінських функцій між керівництвом й окремими підрозділами. Функція управління являє собою частину процесу управління, виділений за певною ознакою (якість, праця і зарплата, облік тощо).

Рольова структура характеризує колектив по участі у творчому процесі на виробництві, комунікаційним і поведінковим ролям.Творчі ролі притаманні ентузіастам, винахідникам і організаторам, характеризують активну позицію у вирішенні проблем, пошуку альтернативних рішень (генератори ідей, ерудити, критики). Комунікаційні ролі визначають зміст і ступінь участі в інформаційному процесі, взаємодії в обміні інформацією. Виділяють лідерів, координаторів, зв'язкових. Поведінкові ролі характеризують типові психологічні моделі поведінки людей на виробництві, в побуті, в конфліктних ситуаціях (оптиміст, песиміст, нігіліст, борець за правду, конформіст, кляузник тощо).

Штатна структура визначає кількісно-професійний склад персоналу, склад підрозділів і перелік посад, розміри оплати праці і фонд заробітної плати працівників.

Таким чином, вивчення структури персоналу дозволяє розкрити властивості і якісні характеристики персоналу, глибше зрозуміти сучасні тенденції їх розвитку. Типологічний аналіз структур персоналу допомагає у виборі ефективних засобів управлінського впливу для раціонального формування, використання та розвитку трудових і творчих здібностей працівників у конкретних умовах у відповідності з поставленими цілями і завданнями.

Соціальна структура характеризує трудовий колектив авіапідприємств як сукупність груп за статтю, віком, національним і соціальним складів, рівнем освіти, сімейним станом.

Виробничий персонал, або робітники, в основному зайняті діяльністю з переважаючою часткою фізичної праці. В цивільній авіації у зв'язку зі специфікою її діяльності частка власне робітників у виробничому персоналі значно менше, ніж на промислових підприємствах. Працівники, що володіють перерахованими ознаками, задіяні головним чином у допоміжних підрозділах (будівельних, ремонтних, автотранспортних, складських тощо). До числа робітників можна також віднести робочих АТБ, техніків по заправці, підсобних робітників, вантажників, зайнятих полукваліфікованою, вузькоспеціалізованою, переважно ручною працею або працею з примусовим ритмом.

Розподіл персоналу відображається насамперед щодо участі в основних видах діяльності підприємства.

Виробничий персонал авіапідприємств, зайнятий у підрозділах основного виду діяльності, в значній мірі складається з авіафахівців,), кваліфікації і порівняно малою часткою фізичної праці. Умовно його можна віднести до категорії висококваліфікованих робітників, що мають відповідний рівень освіти (вищу та середню спеціальну) або інженерів. Наприклад, робітники, які виконують виконавчі функції льотного, диспетчерського складу, авіаспеці-алисти, зайняті технічним обслуговуванням та ремонтом авіаційної техніки, наземного обладнання аеропортів; інженера на авіаремонтних заводах і.т.п.).

До авіаційного персоналу основних видів діяльності відносять пілотів, авіадиспетчерів, інженерів та інших авіафахівців, що працюють в основних підрозділах, апараті управління, зайняті експлуатацією і ремонтом авіаційної техніки, управлінням повітряним рухом, перевезенням та обслуговуванням пасажирів.

В окрему самостійну групу виділяють персонал неосновних видів діяльності (інакше, невиробничий). До них відносять працівників житлово-комунального господарства, підрозділів соціальної сфери (готелі, профілакторії, поліклініки, дитсадки та інші супутні установи, що перебувають на балансі авіапідприємства).

Управлінський персонал, або службовці, в основному зайняті діяльністю з переважною часткою інтелектуальної праці. До службовців відноситься сукупність адміністративно-управлінського, інженерно-технічного та обслуговуючого персоналу. Управлінський персонал можна поділити на дві складові частини: керівники (особи, юридично забезпечені правом прийняття рішень і мають підлеглих) і фахівці.

Керівників умовно поділяють на три рівні: вищий, середній і нижчий. До керівників відносять також їх заступників і головних фахівців (заст. командирів авіапідприємств з виробництва, економіки, організації льотної роботи, авіаційної безпеки, головних інженерів, головних бухгалтерів тощо) В сукупності вони утворюють адміністрацію. Крім того, прийнято виділяти лінійних керівників, відповідальних за прийняття рішень за всіма функціями управління, і функціональних керівників, що реалізують окремі функції управління (наприклад, начальник планового відділу, юридичного відділу, відділу кадрів тощо).

Структура персонала

Організаційна структура

персоналу

Персонал

Функціональна структура

Штатна структура

Соціальна структура

Ролева структура

Классификация персонала

Персонал основних видів діяльності

Управлінський

персонал (службовці)

Спеціалісти

Виробничий персонал (рабітники)

Керівники

Основний

Допоміжний

Спеціалисти-інженери

Функціональні

спеціалисти

Техничні специалісти

Спеціалістів підприємства можна розділити на три основні групи залежно від результатів їх праці:

• функціональні фахівці управління, результатом діяльності яких є управлінська інформація (референти, економісти, юристи, бухгалтери, маркетологи та ін;

• спеціалісти-інженери, результатом діяльності яких є інформація в галузі техніки і технології (програмісти, інженери-електроніки та ін);

• технічні фахівці (оператори ЕОМ, кур'єри, ліфтери, офіціанти та ін), які виконують допоміжні роботи в управлінському процесі: створення, тиражування, передачу, перетворення інформації. Підставою для віднесення працівників до тієї чи іншої групи (категорії) є посада, тобто штатна одиниця підприємства (первинний момент в структурі управління), яка визначається згідно з єдиним тарифно-кваліфікаційним довідником професій робітників і посад службовців. [[[38]](#endnote-38), с.19-23].

На сьогодні термін «персонал цивільної авіації» не використовується через відсутність науково-теоретичного обґрунтування. Проте, слід зазначити, що розповсюджено і широко використовується в нормативно-правовій базі, у Повітряному кодексі [[[39]](#endnote-39)] та в інших нормативно-правових актах, які регулюють діяльність авіації [[[40]](#endnote-40),], в міжнародних нормативно-правових актах, зокрема, в документах Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) [[[41]](#endnote-41)]і в законодавствах інших країн[[[42]](#endnote-42)] поняття «авіаційний персонал». Однак ці поняття не слід ототожнювати.

За визначенням авіаційної енциклопедії [[[43]](#endnote-43)], авіаційний персонал - це працівники цивільної авіації, діяльність яких безпосередньо пов'язана з її використанням. Термін «авіаційний персонал «вперше був введений в законодавство колишнього СРСР в 1983 році. Тоді, відповідно до статті 7 Повітряного кодексу (ВК) СРСР [27], було встановлено, що авіаційний персонал ˗ це особовий склад авіаційного підприємства, організації, підрозділу, навчального закладу, що складається з авіаційних спеціалістів за професійною ознакою (ст. 32 ВК). Тобто, це працівники цивільної авіації, діяльність яких безпосередньо спрямована на здійснення цілей використання цивільної авіації.

При цьому одні вчені як, наприклад, А.І. Котів, М.М. Вовків, дублювали положення ВК СРСР і відносили до авіаційного персоналу працівників цивільної авіації, діяльність яких безпосередньо спрямована на здійснення цілей використання цивільної авіації [[[44]](#endnote-44)], не розкриваючи сутності цього слова.

У нормативних документах України, прийнятих до 2011 року, авіаційний персонал розуміється як особовий склад авіаційного підприємства, організації, підрозділу, командно-керівний склад, що складається з авіаційних спеціалістів за професійною ознакою. Це насамперед Повітряний кодекс України 1993 року, а також накази спеціально уповноваженого органу виконавчої влади «Про затвердження Правил супроводження в контрольованих зонах авіапідприємств матеріальних цінностей і пасажирів» 1996 р, «Про затвердження Правил медичної сертифікації авіаційного персоналу цивільної авіації України» 2000 р, «Про затвердження Правил сертифікації аеропортів» 2004 р, «Про затвердження Інструкції про порядок перевезення зброї та боєприпасів пасажирськими рейсами авіаційного транспорту» 2005 р, «Про затвердження Положення про службу авіаційної безпеки авіаційного суб'єкта» 2005 р, «Про затвердження Правил сертифікації навчально-тренувальних центрів з підготовки персоналу з авіаційної безпеки» 2005 р, «Про затвердження Правил сертифікації служб авіаційної безпеки в Україні» 2006 р. та інші.

У літературних джерелах цього періоду до авіаційного персоналу відносили: а) працівників цивільної авіації, діяльність яких безпосередньо спрямована на здійснення цілей використання цивільної авіації [41], б) фахівців авіаційних підприємств, установ, організацій, навчальних закладів, які мають відповідну фахову підготовку та допуск до забезпечення і виконання польотів [[[45]](#endnote-45)].

Також відзначимо, що в цілому ряді випадків, поряд з терміном «авіаційний персонал» зустрічаються терміни «авіапрацівники», «авіаційні фахівці», «працівники цивільної авіації» [[[46]](#endnote-46)].

Прийнятий у 2011 році «Повітряний кодекс України» в п. 9 ст.1 встановив, що авіаційний персонал складається з осіб, які: а) пройшли спеціальну професійну підготовку, б) мають відповідне свідоцтво, в) здійснюють льотну експлуатацію, г) технічне обслуговування повітряних суден, д) організацію повітряного руху, е) технічну експлуатацію наземних засобів зв'язку, навігації та спостереження.

Перераховані ознаки, по-перше, конкретизували сферу функціонування авіаційного персоналу, по-друге, значно її звузили порівняно з раніше діючими нормативними положеннями.

За цими ознаками детермінуються шість груп працівників сфери цивільної авіації: 1) пілот (командир) повітряного судна; 2) диспетчер управління повітряним рухом (диспетчер служби руху), 3) персонал з технічного обслуговування повітряних суден; 4) члени випробувального екіпажу; 5 ) член екіпажу пасажирського салону (бортпровідник); 6 ) диспетчер із забезпечення польотів.

Слід зазначити, що законодавець у нині діючому Повітряному кодексі до осіб авіаційного персоналу України встановив наступні вимоги (ст. 49 ВК України) [1]:

- по-перше, особа, яка ставитися до авіаційного персоналу, має відповідати кваліфікаційним вимогам за професійною ознакою, станом здоров'я та мати належним чином оформлене свідоцтво згідно з авіаційними правилами України;

- по-друге, свідоцтво видається окремо на кожну спеціальність осіб авіаційного персоналу. У свідоцтво можуть вноситися відмітки про право виконання деяких функцій, передбачених іншими спеціальностями;

- по-третє, особа авіаційного персоналу зобов'язана мати при собі свідоцтво під час провадження професійної діяльності і провадити таку діяльність у відпо-відності з умовами та обмеженнями, передбаченими свідоцтвом.

Таким чином, весь авіаційний персонал складається з визначених осіб - спеціалістів в галузі авіації. Дослідження застосування терміна «авіаційний спеціаліст» дозволяє стверджувати, що це людина, яка пройшла спеціальну підготовку і відповідно є власником свідоцтва.

Так, у Додатку 1 Конвенції про міжнародну цивільної авіацію (ІКАО) "Стандарти і рекомендована практика видачі свідоцтв авіаційному персоналу"[41] визначено, що авіаційний персонал, якому видаються свідоцтва: a) льотний екіпаж пілот-любитель (літак); пілот комерційної авіації (літак); лінійний пілот авіакомпанії (літак); пілот-любитель (вертоліт); пілот комерційної авіації (вертоліт); лінійний пілот авіакомпанії (вертоліт); пілот-планерист; пілот вільного аеростат; бортінженер; б) інший авіаційний персонал: особи, які здійснюють технічне обслуговування повітряних суден (технік, інженер, механік); диспетчер повітряного руху; співробітник із забезпечення польотів; оператор авіаційної станції.

Тобто, нормами Конвенції міжнародної цивільної авіації (ІКАО) авіаційний персонал розділений на дві групи, залежно від того, у польоті або на землі особа авіаційного персоналу виконує свої професійні обов'язки. До першої групи належать особи авіаційного персоналу, які виконують основні свої функціональні обов'язки в польоті. Сюди належать особи льотного екіпажу, як це визначено у вищезгаданому Додатку 1, так і всі інші особи екіпажу повітряного судна, наприклад, бортрадист, бортоператор, бортпровідник, а також особи інспекторського та інструкторського складу, до функціональних обов'язків яких належать обов'язки щодо здійснення контролю за діяльністю осіб екіпажу повітряного судна в польоті. До цієї ж групи можуть належати й інші категорії осіб авіаційного персоналу, які виконують основні свої обов'язки в польоті (особи, які здійснюють керівництво льотно-випробувальними службами і беруть участь в досвідчених польотах як члени екіпажу повітряного судна).

До другої групи належать особи авіаційного персоналу, які виконують основні свої функціональні обов'язки на землі. Це, перш за все, фахівці, які здійснюють регулювання і обслуговування повітряного руху; спеціалісти, які здійснюють організацію і технічне обслуговування повітряних суден, а також всі види забезпечення польотів; спеціалісти, які здійснюють забезпечення авіаційної безпеки і безпеки авіації в цілому та інші особи. Такі особи авіаційного персоналу традиційно визначають як «авіаційний наземний персонал», або, користуючись термінологією вищезазначеного Доповнення 1, - «інший авіаційний персонал».

До суб'єктів, які нормативно не детерміновані Повітряним кодексом України 2011 року як авіаційний персонал, але сприймаються працівниками цивільної авіації, діяльність яких безпосередньо пов'язана з її використанням (назвемо їх "іншим персоналом, діяльність якого безпосередньо пов'язана з використанням цивільної авіації"), належать:

1) працівники Державної авіаційної служби України - центрального органу виконавчої влади у сфері регулювання авіатранспортної діяльності, який забезпечує потреби народу України в безпечних внутрішніх і міжнародних перевезеннях; 2) працівники авіакомпаній (експлуатанти), які здійснюють внутрішні та міжнародні перевезення пасажирів; 3) працівники аеропортів, що забезпечують обслуговування пасажирів, польотів та експлуатацію повітряних суден, будівель і споруд, а також засобів забезпечення польотів; 4) працівники аеродромів, що забезпечують зліт, посадку, розміщення та обслуговування літаків;5) працівники підприємств з технічного обслуговування і ремонту, що забезпечують льотну придатність повітряних суден та їх технічне обслуговування; 6) державні інспектори з авіаційного нагляду, що здійснюють інспекту-вання обʼєктів і субʼєктів авіаційної діяльності та контроль за виконанням ними авіаційних правил України; 7) працівники навчальних закладів (проводять підготовку, перепідготовку та підвищення кваліфікації фахівців у сфері цивільної авіації); 8) працівники підприємств-виробників авіаційної техніки в Україні, що забезпечують постачання авіаційної техніки експлуатантам і авторський нагляд за її експлуатацією; 9) працівники Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами здійснюють технічне розслідування авіаційних подій та підготовку висновків та рекомендацій; 10) працівники Українського державного проектно-технологічного та науково-дослідного інституту цивільної авіації «Украеропроект ». З вересня 1993 року «Украеропроект» має державну ліцензію України на право виконання проектно-технологічних і науково-дослідних робіт, проведення наукової і науково- технічної експертизи в галузі комплексного проектування аеропортів, розвитку наземної інфраструктури авіаційного транспорту, авіаремонтних заводів та інших об'єктів наземного забезпечення цивільної авіації; 11) працівники Державного підприємства з обслуговування повітряного руху України (Украерорух). Підприємство уповноважене державним регулю-ючим органом цивільної авіації (Державіаслужбою України) здійснювати аеронавігаційне обслуговування в повітряному просторі, обслуговування повітряного руху (ОПР) України та в повітряному просторі над відкритим морем. Відповідальність за ОВС покладено на Україну Міжнародною організацією цивільної авіації (ІКАО). 12) Громадська Рада при Державіаслужбі є постійно діючим колегіальним виборним консультативно-дорадчим органом при Державіаслужбі, який утворюється з метою здійснення координації заходів, пов'язаних із організацією громадського контролю та взаємодії громадських організацій з Державіаслужбою, забезпечення прозорості у діяльності Державіаслужби, врахування громадської думки у процесі підготовки та організації виконання рішень Державіаслужби, у вирішенні найважливіших питань розвитку авіаційної галузі. Рішення Громадської ради мають рекомендаційний характер і є обов’язковими для розгляду Державіаслужбою України[[[47]](#endnote-47)].

Таким чином, персонал цивільної авіації складається: а) з авіаційного персоналу; б) іншого персоналу, що забезпечує безпеку цивільної авіації.

Оскільки авіаційний персонал та інший персонал, що забезпечує безпеку цивільної авіації взаємопов'язані між собою і працюють з єдиною метою - забезпечення потреб громадян і економіки країни в послугах і роботах цивільної авіації, отже, функціонування галузі можливе тільки на базі комплексного підходу до нього і загальних принципів ведення авіаційної діяльності, що об'єднують їх за спільною галузевою ознакою.

Враховуючи теорію систем, яка стала окремою гілкою методології і в сучасному розуміння називають – системологією термін "системи" розглядає як множину (а не сукупність, купа) елементів, що у єдності утворюють ноову якість, непритаманну сукупності (складанню, додаванню) цих елементів. [[[48]](#endnote-48)]

На підставі вищевикладеного, всіх працівників розглядаємо як множину, яка здатна об'єднати всі компоненти в єдину цілісну систему персоналу цивільної авіації, де авіаційний персонал є одним із складових компонентом цієї системи. Звідси слідує, що «авіаційний персонал» виступає як родове поняття щодо видового поняття «персонал цивільної авіації». На цій підставі доцільно ввести в повітряне право та в авіаційно-правову сферу поняття «персонал цивільної авіації».

Доцільно зазначити, що кожен із елементів системи персоналц цивільної авіації має свій юридичний (нормативно зафіксований) статус, що дозволяє реалізувати функції держави у галузі цивільної авіації. Наявність конкретних суб’єктивних прав та обов’язків, які реалізуються як в адміністративних правовідносинах так і поза ними є необхідною ознакою набуття суб’єктом адміністративно – правового статусу. Аналіз переліків складових елементів адміністративно - правового статусу, які наводять у своїх наукових працях вітчизняні вчені-адміністративісти свідчить, що переважна більшість з них не відносять адміністративну правосуб’єктність до його складу. Проте варто акцентувати увагу, що подібна позиція не є усталеною. Так, наприклад, Ю.П. Битяк зазначає, що адміністративно-правовий статус особи встановлюється обсягом та характером його адміністративної правосуб’єктності, яку становлять адміністративна дієздатність та адміністративна правоздатність. І.П. Голосніченко, М.Ф. Стахурський, Н.І. Золотарьова при дослідженні адміністративно-правового статусу також акцентують увагу на ролі адміністративної правосуб’єктності, яка, на їхню думку, є основою адміністративно-правового статусу. Відомий вчений-адміністративіст В.К. Колпаков вважає, що складовими адміністративної правосуб’єктності є потенційна здатність мати права і обов’язки у сфері державного управління (адміністративна правоздатність), реалізовувати надані права та обов’язки у сфері державного управління (адміністративна дієздатність), наявність суб’єктивних прав та обов’язків у сфері державного управління [[[49]](#endnote-49) с.39] чим фактично прирівнюють вказане поняття до адміністративно-правового статусу.

Сопілко І.М. зазначає, що рівень правосуб’єктності визначається нормативно – правовими актами. Особливість правового статусу органів державної влади визначаєься тим, що вони повноважні діяти лише у спосіб, передбачений законом, а приватноправові суб’єкти у межах не заборонених законом. [[[50]](#endnote-50) с.135 - 149]

Можна виділити наступний перелік елементів адміністративної правосуб’єктності суб’єктів у галузі повітряного транспорту: 1) мати адміністративні права і обов’язки; 2) здатність самостійно реалізовувати належні адміністративні права; 3) здатність самостійно реалізовувати встановлену компетенцію, наділену в рамках делегованих повноважень; 4) здатність самостійно застосовувати заходи адміністративного примусу в рамках делегованих повноважень; 6) здатність самостійно визнавати, гарантувати та захищати права та свободи громадян у зносинах з органами публічної адміністрації; 7) здатність самостійно нести за порушення адміністративно-правових норм юридичну відповідальність.

Адміністративно-правовий статус суб’єктів у галузі повітряного транспорту **‑** це поняття, зміст якого завжди виражається в сукупності нормативно визначених прав та обов′язків, характеризується специфічним обов′язком нести відповідальність у зв′язку з виконанням своїх повноважень чи компетенції. Адміністративно-правовий статус – це системна сукупність адміністративно-правових властивостей суб'єкта права. Такими властивостями є детерміновані нормами адміністративного права: 1) компетенція суб'єкта; 2) порядок його утворення і набрання юридичних ознак; 3) назва; 4) місце дислокації; 5) структура; 6) цілі функціонування; 7) відповідальність [[[51]](#endnote-51) с.158]

Виходячи з вищенаведеного, елементами змісту адміністративно-правового статусу суб’єктів у галузі повітряного транспорту : положення (місце) суб’єктів у галузі повітряного транспорту в системі управління; компетенція (органу) чи повноваження (керівника, авіаційного персоналу); сукупність юридично встановлених прав та обов'язків, реалізація яких забезпечує виконання їх основних функцій; обов′язок нести юридичну відповідальність за результатами виконанням своїх обовязків (деліктоздатність) [[[52]](#endnote-52)].

Особливе місце в системі суб'єктів авіаційного персоналу належить державним службовцям. Вони становлять соціальну групу суб'єктів, на яку покладено виконання важливих функцій держави. Головні статусні властивості державних службовців встановлені Законом України вiд 17 листопада 2011 р. «Про державну службу». Всі службові відносини між державними структурами (органами, установами, підприємствами, організаціями) і працюючими у них особами. Він стосується лише службовців, які займають особливі посади. Це посади, які визначені законодавством як посади державної служби. Відповідно до цього, суб'єктами відносин державної служби є особи, які на такі посади призначені. Відмежування посад державної служби від політичних та інших посад у сфері функціонування органів держави, здійснено у статті 2 Закону «Про державну службу» [[[53]](#endnote-53)].

Отже, сукупність персоналу, незалежно від їх форми являє собою організацію персоналу цивільної авіації. При чому при об'єднанні в організації повинна бути забезпечена горизонтальна і вертикальна інтеграція Вона нерозривно пов'язана з однорідними принципами, на яких ґрунтуються здійснення діяльності усієї цивільної авіації: єдність повітряного простору, єдності повітряного законодавства, єдності державного регулювання.

Персонал цивільної авіації складається: а) з авіаційного персоналу; б) іншого персоналу, що забезпечує безпеку цивільної авіації. Організація є багатофункціональною, кожна із функцій професійних груп працівників сфери цивільної авіації свідчить про їх спрямованість (прямо чи опосередковано) на забезпечення безпеки польотів.

Структурні елементи в складі організації не тільки обмінюються інформацією, але й можуть кооперуватися один з одним. Організація завжди знаходиться в процесі оновлення, а її елементи - в процесі коригування відповідно до змін вимог ринку, технологій та інших факторів зовнішнього середовища.Структура організації повинна адаптуватися до змін без перебудови та реорганізації.

**1.2.Системність персоналу цивільної авіації**

Відсутність науково обґрунтованого дослідження та представлених системних уявлень про персонал цивільної авіації зумовлює необхідність проведення дослідження структурно – функціонального змісту персоналу цивільної авіації як системи, з його багатогранними зв’язками між собою і оточуючим соціальним середовищем, впливу різноманітних системоутворюючих факторів. Адекватне застосування методології системного підходу щодо питання нашого дослідження дозволить нам: сформулювати спеціальний понятійний апарат, що забезпечить не лише визначення загальних методологічних принципів системи, але і виявлення конкретних специфічних ознак організації персоналу цивільної авіації; сформувати чітке уявлення про кількісний склад елементів персоналу цивільної авіації, що складає системну єдність; охарактеризувати стан системи та стан її елементів; визначення умов існування системи персоналу цивільної авіації та її взаємодію із зовнішнім середовищем, наявністю ознак розвитку та загальними закономірностями її функціонування; сформувати цілісну уяву про правову природу персоналу цивільної авіації через аналіз внутрішніх взаємозв’язків структури і функцій.

З огляду на те, що будучи загальнонауковим методом пізнання, в дослідженні використовується власне системний підхід, для досягнення принципової єдності в теоретико – пізнавальній основі розуміння організації персоналу цивільної авіації як системи з наявними структурно – функціо-нальними характеристиками складових елементів, а також наведення факторної операціоналізації за видами забезпечення, наявність яких визначає існування і розвиток системи в цілому та окремо кожного з її елементів.

Системність представляється і властивістю всього сущого, і пізнавальною здатністю людини, яка в системних представленнях завжди реалізує свої інтереси. Як зазначає В. Н. Спіцнадель світ системний і системно його відображення людиною [[[54]](#endnote-54), с. 8].

А. Н. Аверьянов вважає, що принцип системного пізнання не підміняє діалектику, а являє собою подальше розкриття і збагачення діалектичних принципів, як загальний зв'язок і взаємодія, розвиток, тому системне пізнання і перетворення світу він припускає через: розгляд об'єкта діяльності (теоретичної і практичної) як системи, тобто як обмеженої множини взаємодії елементів; встановлення складу, структури й організації елементів системи, виявлення провідних взаємодій між ними; виявлення зовнішніх зв'язків системи, виділення головних; визначення функцій системи і її ролі серед інших систем; аналіз діалектики структури і функцій системи; виявлення закономірностей і тенденцій розвику системи [[[55]](#endnote-55), с.8].

Насамперед слід чітко розуміти, що категорія «система» є базовою в системному підході щодо персоналу цивільної авіації - об’єкта системи. Причому даний досліджуваний об’єкт змоделюємо як сукупність елементів (працівників органів), об’єднаних одним цільовим призначенням в житті суспільства і сукупність зв’язків між ним.

Зрозуміло, що для об'єктивної оцінки системи і порівняння її з іншими, потрібно виміряти її параметри. "Наука тільки тоді стає наукою, коли вона починає вимірювати" (Галілео Галілей). Тому вельми важливою якістю критерію оцінки є його вимірність. Але навіть якщо ми знайшли єдиний критерій оцінки, переконалися в його адекватності та навчилися його вимірювати, то це ще не означає, що ми прийдемо до єдиної думки з своїм опонентом, оскільки в оцінці будь-яких явищ і людей ми користуємося не одним критерієм, а цілої їх системою - фактори, які вважаються досить важливими одними людьми, абсолютно ігноруються іншими. Одже, спробуємо дослідити теоретико-методологічну єдність та відмінність поглядів вчених та науковців стосовно визначення системи, ознак та її системоутворюючих факторів та виявити структурний і функціональний аспекти складових системи, та здійснити певну їх уніфікацію і стандартизацію.

Система – (від дав. грец. σύστημα — ціле, складене із частин, з' єднання) множина елементів, які знаходяться в певних відносинах та з'язках один із одним та утворюють певну цілісність, єдність[[[56]](#endnote-56)]

Нараховують понад 40 визначень цього визначення поняття в теорії систем. Однак, все залежить від сфери знань (системи політичні і філософські, податкову і фінансові, сонячну систему, системи числення, зв'язку, систему виховання і систему праці, органів внутрішніх справ і.т.п.), цілей дослідження та контексту в якому воно використовується. До того ж спостерігається певна подвійність йогогозастосування, а саме 1) при визначенні об’єктивно існуючих феноменів, в результаті дається дескриптивне (описуюче) визначення; 2) метод вивчення феноменів, тобто як суб’єктивна модель реальності і подається у вигляді конструктивного визначення. [[[57]](#endnote-57)]

До дескриптивних визначень можемо віднести визначення одного із основоположників загальної теорії систем Людвига фон Берталанфі, де під системою розуміється сукупність взаємодіючих компонентів.

Саме Людвиг фон Берталанфі та Кеннет Боулдінг займалися дослідженням загальної теорії систем і в1950 році (обидва ці автори - біолог та економіст) - вперше дали систематичне викладення сутності системи, її організації. Вони стверджували, що існування системи як такої виявляється та підтримується за допомогою взаємозв'язаних частин та відносин між ними. Конкретна структура зв'язків та відносин створює певну організацію, де кожна частина системи взаємодіючи у часі та просторі в процесі передавання інформації здійснює регулювання, метою якого є збереження самої системи, як єдиного цілого, так і окремих її частин. Однак, вивчення ізольованих частин не може забезпечити адекватної інформації про цілісну систему. Частина, яка взята окремо поза системою вирвана із структури, із системи зв'язків, являє собою дещо інше порівняно з тією самою частиною, що розглядається в складі системи.

Виявлення та усвідомлення структури системи розкривається за допомогою аналізу певного часового зрізу, коли сама система знаходиться, так би мовити, у статиці, де можна дослідити закономірні зв'язки та відносини. Статика системи характеризує систему з боку стійкості, якісної визначеності і дає представлення структури.

Структура - це тільки сукупність елементів з притаманними їм властивостями та відносинами між ними. Це важлива, але недостатня характеристика. Динаміка системи - життєздатність та функціонування кожного із елементів. Представляє систему в динаміці шляхом аналізу і розгляду функцій кожного елемента та охоплення функціонування і тенденцій розвитку сутності. В цілому система розкривається в динаміці. Отже, структура і функції є невід'ємними для кожної системи, і тільки в їх єдності розкривається сутність останньої. [[[58]](#endnote-58)]

Досить переконливо цей погляд можна підтвердити фразою Дж. Віккерса: "Ми звикли вважати речі існуючими незалежно від їх функцій: автомобіль залишається автомобілем і в гаражі, і на дорозі. Це, мабуть, невірно. А тому може бути описаний тільки в категоріях дії, і це так само справедливо для організму чи організації. Ми повинні ставити питання: "Як зберігається дана єдність? ".[[59]](#endnote-59)

До конструктивних визначень можна віднести наприклад визначення В. Н. Сагатовського, де система - кінцева безліч функціональних елементів і відносин між ними, виділена з середовища відповідно з певною метою в рамках певного тимчасового інтервалу.[[60]](#endnote-60)

Теорія систем як наукова методологія використовує більш чітке визначення терміна "система". Головне в цьому визначенні те, що система розглядається як цілісне утворення, що, до речі, дуже близько до буквального перекладу цього слова з грецької мови - "ціле, що складене із частин".

Іншими словами, система - це комплекс взаємодіючих елементів, які в своїй єдності утворюють деяку цілісність. Найбільш важливими, характерними (системоутворюючими) ознаками системи вважаються: складність об"єкта, його цілісність, здібність звичайно поділятися на компоненти (елементи, частини, підсистеми), бути, як правило, елементом системи більш високого порядку, створювати особливу єдність із середовищем.

Уточнимо поняття «компонент», який означає будь-яку частину системи, що вступає в певні зв'язки і відносини з іншими частинами даної системи. Компоненти бувають двох видів: підсистеми та елементи. Підсистема - це такий компонент, який сам складається із частин (компонентів). Під елементом прийнято розуміти компонент, який в рамках даної системи не може бути поділений на компоненти, тобто є неподільною одиницею. При цьому, говорячи про систему та сукупність її елементів, слід звернути увагу на те, що в самій соціальній системі і в її великих частинах (управляючій та керованій підсистемах) ясно проглядаються однорідні групи елементів, які створюють своєрідні системи іншого змісту та рівня: технічну, технологічну, організаційну, економічну та власне соціальну.

Поняття системи, як і будь-який інший пізнавальний засіб, описує деякий ідеальний об'єкт. З точки зору його зовнішніх властивостей,-такий об'єкт постає як безліч елементів, на природу яких не накладається жодних обмежень, крім одного - для даної системи ці елементи є неподільними одиницями.Тут мова йде про відносну неподільність елементів. Для яких-небудь інших завдань і, отже, в рамках інших систем неподільні елементи даної системи можуть підлягати подальшому членуванню. Або навпаки, система може виявитися елементом іншої, більш складної системи.

Ет’єн Конділ’як в своєму «Трактаті про системи», розуміє систему як розташування складових у певному порядку, в якому вони поєднуються та підтримують одна одну[[[61]](#endnote-61) с. 6]. Деякі науковці наводять тлумачення системи, наголошуючи на таких ознаках системи, як структурність, рівневість, ієрархічність, самоорганізованість, цілеспрямованість, наявність мети, управління та розвитку. [ [[62]](#endnote-62) с. 61.)]

Стаффорд Бір запропонував свою загальну класифікацію систем, в основу якоїї він поклав два критерії: ступінь складності системи та ступінь детермінованості.За ступенем складності системи пододілені на прості, складні та дуже складні; відповідно до другого - чітко детерміновані ("жорсткі") та ймовірнісне детерміновані ("м'які") системи.

Звертає на себе увагу класифікація Кеннета Боуадінга, в основу якої покладені рівні ієрархії систем запропонована класифікація поділяє системи на:1) неживі - системи прості механічні (статичні структури- «остови «); прості динамічні із завданим рухом (годинник, сонячна система); прості кібернетичні системи типу термостат (морозильник).

2) живі системи - відкриті системи із самозбережувальною структурою (полум'я, ріка); живі організми; людина, соціальні системи та соціальні організації [[[63]](#endnote-63)].

Враховуючи той факт, що персонал цивільної авіації як системне утворення створюються людьми, служить сферою їх діяльності, та родовою ознакою виступає їх людська природа та сутність, то їх можна віднести до соціальної системи.

Люди обʼєднуються в різного роду організації, суспільства, класи, соціальні групи та іншого роду системи, бо їм обов'язково притаманні певні загальні цілі. Між поняттями «мета» та «інтерес» існує тісний зв'язок. «Де немає загальності інтересів, там не може бути єдності цілей», - підкреслював Ф.Енгельс.[[64]](#endnote-64) Тому, однією з основних ознак соціальних систем є їх цілеспрямованість.

З формального погляду, система - це сукупність функціональних компонентів, взаємодіючих між собою. Докладаючи певні зусилля при взаємодії реалізуються поставлені цілі, відбувається рух в напрямку досягнення певної мети. А може бути, що без реалізації загальної мети неможливо досягти своїх цілей.

На думку засновника теорії функціональних систем П.А. Анохіна, «Системою можна назвати тільки такий комплекс компонентів, у яких взаємозвязки і взаємовідношення набувають характеру взаємосприяння компонентів на отримання фокусированного корисного результата, тобто на досягнення мети, до якої прагне і заради якої і створено систему».

Кожен рух або дія соціальних систем, їх компонентів у даному напрямку обумовлені їх функціями. Так, Л. Дюгі зазначає, що об’єктивне право покладає на кожного члена суспільства обов’язок виконувати функцію, відповідну міс­цю, яке він займає в суспільстві. Ніхто самовільно не може відмовитися від виконання своїх соціальних функцій, інакше, в результаті безпорядку, суспільство перетвориться із організованого в анархічне. [[[65]](#endnote-65) , с. 20].

При цьому потрібно враховувати, що кожен компонент структури в цілому та ієрархічної структури, зокрема, виконує певну функцію , а функції підсистем є похідними від функцій системи в цілому.

За визначенням академіка А.І.Берга, під системою слід розуміти «організовану кількість (множину) структурних елементів, які є взаємозв'язаними та виконують певні функції». Виходячи з цього, можна вважати, що системі як категорії теорії управління притаманні: а) наявність складових частин (елементів, підсистем); б) наявність тісних зв'язків між ними; в) цілісність, котра обумовлюється взаємозв'язком та взаємодією окремих структурних елементів; г) сполучення відносної самостійності кожного окремого елемента системи з обов'язковим виконанням ним функцій, необхідних для існування системи в цілому.

Сукупність окремих груп працівників (структурні елементи) утворюють структуру персоналу, або по-іншому, соціальну структуру організації, про що було зазначено вище (п. 1.1). В той же час структура персоналу може бути статистичною, організаційною і аналітичною.

Статистична структура відбиває його розподіл і рух в розрізі категорій і груп посад і зв'язки між ними. Наприклад, можна виділити персонал основних видів діяльності (особи, працюючі в основних і допоміжних, науково-дослідних і дослідно-конструкторських підрозділах, апараті управління, зайняті створенням продукції, послуг або що здійснюють обслуговування цих процесів) і не основних видів діяльності (працівники технічного обслуговування, державні інспектори з авіаційного нагляду). Усі вони у своїх підрозділах обіймають посади керівників, фахівців, робітників, і основні відомості про них містяться в поточній звітності.

Для розуміння дефініції «посада» **з**вернемося до юридичного словника-довідника за редакцією Ю.С. Шемшученка, де «Посада – первинна одиниця державних органів, визначена структурою і штатним розписом підприємств, установ, організацій різних форм власності, на яку покладено встановлене нормативними актами (положеннями про структурні підрозділи, посади, посадовими інструкціями та ін.) коло службових повноважень» [[[66]](#endnote-66)]. Зауважуючи, що з числа багатьох осіб, зайнятих суспільно корисною працею, посади мають тільки службовці.

Інше більш чітке та змістовне визначення є запропоноване В.Р. Весніним: «Посада – це штатна одиниця організації, первинний елемент в структурі управління нею, що характеризується сукупністю прав, обов’язків та відповідальності працівника, трудовими функціями, які він виконує, межами компетенції та правовим становищем» [[[67]](#endnote-67) ст. 62].

Досить коротко формулюють це поняття Ю.Л. Титаренко, В.П. Філонов, В.Д. Сущенко та О.І. Коваленко: «Посада – сукупність прав і відповідальності, вимог до знань, досвіду і кваліфікації працівника»[[[68]](#endnote-68) ст. 330].

Організаційну структуру представлена наявністю зв 'язків, які поділяються на три основних види: організаційно-предметні, що виникають між працівниками з приводу використання ними різних засобів; організаційно-функціональні, тобто взаємозв'язки між працівниками за ступенем їх участі в спільній професійній праці; організагіійно-адміністративні, що обумовлені субординацією працівників, тобто зв'язки керівництва та підлеглих.

В загальному вигляді організаційну структуру соціальної системи можна визначити як сукупність посад, об'єднаних за допомогою організаційних зв'язків.

Аналітична структура визначається на основі спеціальних досліджень і розрахунків і підрозділяється на загальну і приватну. У розрізі загальної структури персонал розглядається за такими ознаками як стаж роботи, освіта, професія; приватна структура відбиває співвідношення окремих категорій працівників.

Критерієм оптимальності структури персоналу є відповідність чисельності працівників різних посадових груп об'ємам робіт, властивим кожній посадовій групі, вираженим у витратах часу.

За характером трудових функцій персонал підрозділяється на робітників і службовців. Робітники безпосередньо створюють матеріальні цінності або роблять послуги виробничого характеру. Прийнято розрізняти основних і допоміжних робітників. Перші зайняті в технологічних процесах, спрямованих на створення кінцевого для цієї організації продукту. Другі пов'язані з обслуговуванням устаткування і робочих місць в допоміжних підрозділах - ремонтних, інструментальних, транспортних, складських.

Виділяють робітників механізованої і ручної праці. При цьому розрізняють наступні категорії: працюючі за допомогою автоматів; що виконують роботу за допомогою машин, механізмів, приладів, установок; обслуговуючі машини, верстати, установки, прилади; виконуючі роботи вручну; виконуючі роботи без застосування машин і механізмів; виконуючі роботи по ремонту і наладці машин і механізмів.

Робітники класифікуються також по професіях, віці, формах і системах оплати праці, стажі. До робітників відноситься і молодший обслуговуючий персонал, зайнятий в основному наданням не пов'язаних з основною діяльністю послуг, - двірники, кур'єри, прибиральники невиробничих приміщень, водії персональних автомобілів керівництва і автобусів, що перевозять співробітників.

Службовці здійснюють організацію діяльності людей, управління виробництвом, адміністративно-господарські, фінансово-бухгалтерські, постачальницькі, юридичні, дослідницькі і інші види робіт. Службовці відносяться до професійної групи осіб, зайнятих переважно розумовою, інтелектуальною працею.

Необхідно визначити поняття “службовець”. Д.М. Бахрах дає таке визначення: “Службовець – це той, хто займає посаду в державних або суспільних організаціях і за винагороду здійснює управлінську, соціально-культурну діяльність” [[[69]](#endnote-69)]. О.М. Бандурка та В.О. Соболєв пропонують більш узагальнене визначення: “Службовці– працівники нефізичної і розумової праці, що одержують фіксовану заробітну плату” [[[70]](#endnote-70)]. [Поняття державного службовця визначається в Ст.1 Закону України “Про державну службу” опосередковано, через поняттядержавної служби: “Державна служба в Україні професійна діяльність державних службовців: з підготовки пропозицій щодо формування державної політики, забезпечення її реалізації, надання адміністративних послуг.

Державний службовець — громадянин України, який: а) займає посаду державної служби, б) одержує заробітну плату за рахунок коштів державного бюджету, в) здійснює встановлені для цієї посади повноваження.

Посада державної служби — визначена структурою і штатним розписом первинна структурна одиниця державного органу, за якою закріплена частка компетенції цього органу у вигляді посадових обов'язків [[[71]](#endnote-71)].

На наш погляд пропонуємо сформулювати дане поняття таким чином: посада державного службовця - первинна структурна одиниця організації, що визначена структурою і штатним розписом державного органу, який на основі нормативних актів визначає статусні ознаки службовця щодо встановлення його прав, обов’язків, кваліфікації, службових повноважень та відповідальності.

Державних службовців можна об'єднати в декілька підгруп. Передусім це керівники, що здійснюють функції загального управління. Умовно їх поділяють на три рівні: вищий (організації в цілому); середній (основних структурних підрозділів); низовий (працюючий з виконавцями). До керівників відносять також їх заступників, головних фахівців, державних інспекторів.В сукупності вони утворюють адміністрацію, до складу якої також включають окремих осіб, що не відносяться до керівництва, але що виконують допоміжні управлінські функції, наприклад, співробітників кадрових служб.

Так, структурність як основною ознакою системи з наявними звязками між елементами визначає Саркисян С.А. [[[72]](#endnote-72) с. 5-6]. Якщо ж такі взаємозв’язки відсутні, тоді неможливо говорити про систему.

Наприклад, В.К. Колпаков, аналізуючи існуючі точки зору досліджень соціальних самоврядних систем, визначає такі притаманні їй ознаки як єдність системи по відношенню до середовища (цілісність) і різноманіття зв'язків з середовищем, характер яких робить її підсистемою іншої, більш складної системи [50, c. 29]. Скрипник Ф.И вказуює на цілісність та визначеність взаємовідносин [[[73]](#endnote-73) с.39].

Так, основною умовою існування будь-якого об’єкту у вигляді системи є наявність у ньому якостей цілісності, тобто такого якісного стану, коли якості системи в цілому не можуть бути зведені до суми якостей її елементів. Принцип цілісності означає що, по-перше, властивості цілого не зводяться до його складових частин, по-друге, властивості цілого не можуть бути виведені із його складових елементів і компонентів, по-третє, залежність властивостей і взаємовідносин між частинами, компонентами та елементами цілого від їх місця усередині цілого [[[74]](#endnote-74) с.39].

Дійсно суттево також визначити атрибут системи – цілісність. Синергетичний ефект взаємодії елементів системи не дорівнює результату простого підсумування дій цих елементів окремо один від одного. Можливості системи є ширшими, ніж проста сума можливостей складових її елементів. Ця властивість обумовлює особливий ефект, заради якого створюється більшість систем. Його називають ефектом цілісності, або емерджентності.

Цілісність системи передбачає, що її складові разом утворюють нову якість, більшу, ніж проста сукупність елементів. Враховуючи це, доцільно визначити персонал цивільної авіації як цілесне утворення з новими інтегративними якостями, що не властиві його компонентам окремо, а виникають завдяки взаємодії в системі.

Структурні елементи безпосередньо впливають на побудову системи персоналу цивільної авіації, так би мовити на зовнішне зображення , вигляду схеми. Доповнення одного елементу впливає на попередній статус інших, вносить зміни в функціональні зв’язки між ними, тому елементи системи щоразу мають бути врегульовані з урахуванням відносин, у яких вони перебувають один з одним.

Так, наприклад, у Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами (НБРЦА) [[[75]](#endnote-75)] після його створення виникають нові зв’язки при взаємодії 1) з відповідними органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування, підприємствами, установами, організаціями та населенням під час організації та проведення розслідування авіаційних подій; 2) взаємодіє з МЗС, консульськими установами України, компетентними міжнародними організаціями та авіаційним органом влади іноземної держави, на території якої сталася авіаційна подія з цивільним повітряним судном України або якщо це повітряне судно (обладнання) було виготовлено в Україні; 3) взаємодія з відповідними організаціями держави національної реєстрації цивільного повітряного судна або його експлуатанта, якщо авіаційна подія сталася на території України;

Обєктивні закономірності та тенденції поступового розвитку суспільства змушують систему для забезпечення сучасності і її ефективності, все ж таки переходить з одного якісного стану до іншого, підримуючи при цьому динамічну рівновагу та властивість до гомеостазису. В умовах зміни суспільно- економічної формації система залишае спроможність зберігати у відносній постійності основні свої параметри.

Система персоналу цивільної авіації характеризується не лише наявністю визначених зв’язків між її елементами, а ще і взаємодію з навколишнім середовищем з яким вона проявляє свою цілісність.

Зовнішніми по відношенню до системи виступають ті об’єкти навколишнього середовища, інтегративні якості яких не прямо, а опосередковано впливають на систему через її окремі компоненти або систему в цілому.

Середовищем для системи персоналу цивільної авіації є єдина авіаційно - транспортна системи (АТС) в якій вона функціонує. Вона є складною, розгалуженою системою, основною метою діяльності якої є забезпечення потреб громадян і економіки у сфері надання послуг зі здійснення повітряних перевезень і виконання авіаційних робіт. Незважаючи на те, що кожен елемент системи відносно самостійний, виконує тільки йому притаманні, специфічні функції, тим не менш, всі елементи взаємодіють як між собою, так і з іншими системами. Структура сучасної авіаційної транспортної системи цивільної авіації України представлена у відповідності з малюнком

.



Структура АТС України

Авіаційно-транспортна система (АТС) являє собою cукупність об'єктів: повітряних суден та наземної техніки, авіаційного персоналу та матеріально-технічних ресурсів, взімодіє між собою відповідно до законів і авіаційних правил, нормативної документації для досягнення мети системи - забезпечення потреб в безпечних пасажирських і вантажних авіаційних перевезеннях. З точки зору системного аналізу АТС являє собою економетричну систему, суб'єкти якої взаємодіють на матеріальному, інформаційному і фінансовому рівні, реалізуючи процеси управління та виробництва, що забезпечують функціонування АТС.

Найбільший вплив на авіаційну транспортну систему (АТС) робить діяльність органів законодавчої та виконавчої влади. Це вплив здійснюється через законотворчий процес. Правове регулювання полягає у визначенні відносин, що виникають у зв'язку з використанням повітряного простору, з діяльністю в галузі авіації на території України та за її межами, а також у зв'язку з виконанням польотів повітряних суден іноземних держав в повітряному просторі нашої держави.

АТС, в свою чергу, опосередковано формує інтегративні якості потенційних та актуальних взаємозв’язків та взаємодії елементів системи персоналу цивільної авіації. Тобто, персонал цивільної авіації не існує за межами єдиної авіаційно - транспортної системи, а система персоналу цивільної авіації є складовою єдиної авіаційно - транспортної системи.

На нашу думку структура авіаційно - транспортної системи як стійка єдність її елементів, зв'язків елементів із цілим, певна цілісність, яка складається з трьох основних підсистем: 1) нормативної (регулятивної) — правові норми і принципи, що регулюють відносини між суб'єктами у сфері циільної авіації, які знаходять свій вияв у правових актах, які регулюють її діяльність; 2) інституціональну, яка включає організацію персонала цивільної авіації, для якої здійснення авіаційної діяльності,діяльності направленої на безпеку авіації, та обслуговування авіації є основним завданням; 3) функціональну, яка включає вище зазначену діяльність.

Отже, будь-який елемент єдиної транспортної системи функціонує в рамках жорстких нормативних обмежень і вимог, з однією із системо утворюючою ознакою забезпечення безпеки при здійсненні перевезень. Особливі вимоги при цьому пред'являються до авіаційно-транспортних систем, оскільки ступінь ризику в багатьох випадках істотно вище, ніж в інших транспортних комплексах. Тому питання забезпечення якості авіаперевезень знаходяться в постійній увазі зацікавлених відомств і організацій, так як забезпечення безпеки польотів є однією з найважливіших складових загальної системи якості авіакомпаній та авіапідприємств, які здійснюють авіаперевезення ( див. мал. 2).

Розглядати персонал цивільної авіації як систему можна виходячи з наявності таких закономірностей (принципів): 1) детермінованість, або причинно-наслідковий зв'язок елементів системи; 2) динамічність системи; 3) наявність в системі управляючого параметра; 4) підсилювальна властивість; зворотний зв'язок.[[76]](#endnote-76)

1.Детермінованість елементів системи. Система представлена певним набором елементів організаційної структури, кожен їз яких в той чи іншій мірі виконує свою функцію, що у сукупності є абсолютно необхідні для нормального функціонування системи персоналу цивільної авіації. Елементи системи органів мають знаходитися в причинно-наслідковому зв'язку між собою і авіаційно-транспортною системою в цілому. Зміни в якомусь елементі впливають на функціонування всіх інших. Взаємозалежність елементів системи та усунути недоліки у їх взаємозв'язках між собою підримується за допомогою державногї політики і управління авіаційної сферою.

Зрозуміло, що наприклад Державна авіаційна служба виконує функції надто більш широкі і значущі, ніж функції складаючих його підрозділів.Тому для нормального процесу функціонування не тільки органу в цілому, але системи управління необхідно, щоб окремий підрозділ діяв, не виходячи тільки з "власних" завдань, а діяв узгоджено виходячи з інтересів і цілей самої системи. Отже, наявності причинно-наслідкового зв'язку елементів системи означає необхідність забезпечення суб'єктом управління належної організації і підтримання взаємодії елементів системи (структурних підрозділів) та координації їх зусиль. Під системою прийнято розуміти сукупність елементів, пов'язаних між собою і утворюють певну цілісність, єдність. При цьому властивості цілісної системи визначаются не лише додаванням властивостей її окремих елементів, але і властивостями її структури, особливими системоутворюючими інтеграційними зв'язками.

2. Динамічність системи. Система повинна володіти властивістю динамічності для того, щоб за певних умов, змін середовища функціонування самої системи аба іншого впливу не розпастися на окремі елементи, а належним чином перебудуватися, або перетвориться на іншу систему з новими якостями не трапилося, тобто здатністю долати різні впливи, відповідно реагувати на них, одночасно зберігаючись і розвиваючись.

Усі впливи, які відчуває соціальна система, є збуджуючими з погляду необхідності реагування на них. Відсутність таких впливів - стан абсолютно нереальний, оскільки саме управління є процесом передавання сигналів, на які відповідний об'єкт повинен реагувати. Динамічність персоналу цивільної авіації забезпечується за допомогою організуючого впливу на нього, тобто управління.

3. Наявність в системі управляючого параметра. Кожна система, щоб бути керованою, повинна володіти таким параметром (елементом), впливаючи на який і за допомогою якого, можна було б змінювати і спрямовувати діяльність системи, керувати нею та її складовими ланками. Подібний елемент соціальної системи, який виконує управляючі функції, по-перше, сприймає команди управління, по-друге, організовує їх виконання і, по-третє, несе відпові-дальність за здійснення прийнятих рішень.

4. Наявність в системі управління підсилювальної властивості. На шляху інформаційних потоків від суб'єкта до об'єкта управління можуть виникати так звані бар'єри. До числа бар'єрів, що сприяють послабленню або "згасанню" управляючих впливів, слід віднести географічний (територіальний), відомчий, змістовий та організаційний. *Географічний* бар'єр обумовлюється терріторіальною віддаленістю об'єкта управління від суб'єкта та строку знаходження в дорозі того чи іншого розпо­рядження, наказу. *Відомчий* бар'єр характеризується як наслідок недостатньо ефективної організа­ції взаємодії між структурними підрозділами однієї системи. *Змістовий* бар'єр виявляється в нечіткому формулюванні розпоряджень та в проведенні неякісного інструктажу, коли виконавці, бажаюють та об'єктивно мають можливість виконати управлінське рішення, але не виконали його внаслідок поганого розуміння смислу завдання. *Організаційний* бар'єр найбільш чітко виявляється в тому, що проходить іноді тривалий період від моменту видання управлінського рішення до його отримання виконавцем. Це може бути спричиненно не правильним розрахунком часу протягом якого дане управлінське рішення фактично реалізується (не врахован час, необхідний для технічного виготовлення, розмноження та розсипки відповідних розпоряджень). Тому необхідно створювати належний рівень працездатності, а також вдосконалення та підвищення ефективності роботи апаратів, які займаються діловодством. Здатність враховувати та долати бар'єри, що виникають на шляху команд управління в сфері цивільної авіації забезпечується дисциплінованістю апарату управління, підкорених йому структурних підрозділів та окремих співробітників.

Неодмінним атрибутом персоналу цивільної авіації є прагнення до самозбереження в існуючій якості, прямим наслідком чого є адаптація його до внутрішніх та зовнішніх впливів. Вона не тільки пристосовується до середовища, в якому функціонує, до впливів з боку інших систем, але й сама активно впливає на них.

Існування та розвиток системи персоналу цивільної авіації відбувається під інтенсивним обміном інформацією між системою в цілому та середовищем, між елементами усередині системи та кожного з них із середовищем. Тим самим забезпечується зв'язок суб'єктів та об'єктів управління. Ознака інформаційностї також є визначальною для соціальних систем.Тому, крім суб’єктів забезпечення безпеки цивільної авіації, дану систему складають зворотні зв’язки між цими суб’єктами. В системі управління не останне місце займає реакція об’єктів на отриманну команду «зверху». Тільки розгорнута система зворотніх зв’язків може вважатися ефективним управлінням. Сигнал про надходження інформаційних потоків «знизу - вверх» свідчать про здатність керованого об’єкту діяти в системі і виконувати певні управлінські установлення та своєчасно інформувати суб'єкта управління про його виконання.

Для системи персоналу цивільної авіації характерна розгалужена мережа зовнішніх та внутрішніх інформаційних зв'язків. Вони забезпечують:

- передачу управляючої та повідомної інформації між органами системи Міністерства інфраструктури України (Державіаслужбою України), з одного боку, і вищестоящими органами державної влади - з іншого; взаємний інформаційний обмін між персоналом цивільної авіації та іншими відомствами і громадськими організаціями; передачу управляючої та повідомної інформації між апаратами управління і відповідними системами; циркулювання інформації вказаного характеру між керівництвом органу та іншими управлінськими ланками; обмін інформацією між головними управліннями та управліннями-відділами служб органів; циркулювання інформації між головними управліннями і управліннями - відділами служби та їх підрозділами на нижчестоящих рівнях. Звичайно, це принципова схема. Фактично вона є набагато складнішою.

Ми приєднуємось до точки зору, згідно якої основною ознакою, яка притаманна будь-якій системі, тобто головним критерієм системності, є, так звана, «системна властивість», тобто властивість, якої не має жодна з частин системи і яка не випливає з властивостей частин.

Виокремлення структури, визначення характеру взаємодії між елементами системи дає можливість встановити закономірності розвитку [[[77]](#endnote-77)] персоналу цивільної авіації як суб’єктів адміністративного права.

Структурність доповнюється ієрархічністю, яка передбачає вертикальну підпорядкованість рівнів системи, її елементів. «Ієрархічна побудова систем не тільки є економічною та стійкою до перешкод, але і представляє єдино можливий спосіб побудови досить складних систем» [[[78]](#endnote-78)], с. 25].

На наш погляд така властивість побудови системи як ієрархічність та структурованість впливає і на властивості її поведінки окремих елементів, а цілісне функціонування самої системи є результатом взаємодії всіх її компонентів на різних рівнях.

Принцип єдиної системи персоналу цивільної авіації нерозривно пов'язаний з однорідними принципами, на яких ґрунтуються організація та здійснення державної транспортної політики повітряних перевезень: єдиного повітряного простору, повітряного законодавства, єдиного тарифного регулювання і поєднання його з заходами економічної політики, які, взяті в цілому, конкретизують утримання одного з основоположних принципів конституційного устрою України - її єдиного економічного простору. З цієї точки зору кожний з суб’єків персоналу цивільної авіації на своєму рівні у визначеному законодавством обсязі активно бере участь в реалізації транспортної політики та регулюванні повітряних перевезеннях і авіаційних роботах, а також й на забезпечення оборони і безпеки держави, авіаційної та екологічної безпеки. «Звідси єдина функціональна спільність, єдність системи, в основі якої знаходяться функціонально-матеріальні чинники, умови і передумови»

Системна організація органів цивільної авіації нерозривно пов'язана з однорідними принципами, на яких ґрунтуються здійснення діяльності усієї цивільної авіації: єдність повітряного простору, єдності повітряного законо-давства, єдності державного регулювання.

Оскільки авіаційний персонал та інший персонал, що забезпечує безпеку цивільної авіації взаємопов'язані між собою і працюють з єдиною метою - забезпечення потреб громадян і економіки країни в послугах і роботах цивільної авіації, отже, функціонування галузі можливе тільки на базі комплексного підходу до нього і загальних принципів ведення авіаційної діяльності, що об'єднують їх за спільною галузевою ознакою.

Адміністративно-правовий обов’язок персоналу цивільної авіації визначається у якості міри об’єктивно зумовленої і гарантованої силою державного примусу його належної та необхідної поведінки як в інтересах держави і всього суспільства, пов’язаних з забезпеченням безпеки авіації, так і власних інтересах законодавче підґрунтя і нормативну основу.

Організуючий характер діяльності персоналу цивільної авіації, як системо- утворюючий фактор, проявляється у трьох напрямках. Перше - практична реалізація та здійснення безпеки авіації на всій території України. Друге - керівництво, координаціяі контроль вищестоящих органів за діяльністю нижчестоящих. По- третє - керівництво власним апаратом, так як кожний із суб’єктів які входять до системи персоналу цивільної авіації має свою типову структуру, і функціональні підрозділи, які сконцентровуються на виконання завдань і реалізацію функцій, що стоять перед ними. Діяльність персоналу цивільної авіації також характеризується підзаконністю, повсякденністю, безпосередністю і оперативністю у вирішенні завдань. У процесі здійснення своєї діяльності персонал цивільної авіації використовує норми повітряного національного та міжнародного законодавства.

Важливим моментом інституалізації персоналу цивільної авіації є встановлення доказів, що перерахована сукупність його складових є специфічною системним утворенням.

Властивості великих соціальних систем-організацій виразно проявляються в побудові та функціонуванні персоналу цивільної авіації. Останні складаються із неоднорідних компонентів, специфічних у функціональному та організаційному відношеннях. Такими компонентами (в даному випадку - підсистемами) є: працівники аеродромів, аеропортів, авіакомпаній, працівники Державного підприємства з обслуговування повітряного руху України (Украерорух ) і.т. п., що функціонують і структуровані відповідно до особливостей завдань, що ними виконуються, та методів, які при цьому використовуються.

У цей же час ці компоненти взаємозв'язані в рамках цілісного утворення. Державної авіаційної служби України, його управління в областях, міські, районні органи, навчальнії заклади та науково-дослідні установи, а також інші підвідомчі їм підрозділи, установи, організації та підприємства, складають єдину систему, що закріплено у відповідних нормативних актах.

Складність організаційної побудови системи Державної авіаційної служби України обумовлена, з одного боку, багатогранністю функцій, які виконуються її підсистемами, а з іншого - розподіленням їх з урахуванням адміністративно-територіального розподілу України.

Наведена система володіє власними апаратами управління і включає до себе центральні та місцеві органи. В системі апаратів управління прийнято виділяти три основних рівні: стратегічний, оперативний і тактичний.

На стратегічному рівні управління, виходячи із настанов та вимог вищих органів державної влади, розробляються та приймаються важливі рішення у всіх напрямках організації функціонування та удосконалення системи персоналу цивільної авіації. Виконання таких рішень забезпечується шляхом централізованого керівництва цією системою Державною авіаційною службою України.

Оперативний рівень характеризується повсякденним управлінням підлеглими органами та службами, спрямованим на здійснення постанов Верховної Ради, Президента та Кабінету Міністрів України, місцевих органів влади.

Тактичний рівень управління передбачає безпосереднє здійснення забезпечення на належному рівні безпеки цивільної авіації кожним суб’єктом авіаційної діяльності (експлуатанти повітряних суден та аеродромів, організації з технічного обслуговування повітряних суден, провайдери з аеронавігаційного обслуговування, навчальні заклади цивільної авіації, розробники і виробники повітряних суден).

Організація і функціонування системи персоналу цивільної авіації базується на загальних принципах державного управління і в той самий час має ряд особливостей. Перша з них обумовлена тим, що об'єктом впливу в сфері цивільної авіації постає певний комплекс суспільних відносин, які володіють специфічними властивостями. Властивості ж об'єкта, як відомо, визначають характеристики системи управління, її завдання, форми і методи діяльності. Друга особливість сфери цивільної авіації є сертифікація та ліцензування.Третьою особливістю є виконання працівниками цивільної авіації широкого кола обов'язків щодо здійснення нагляду за виконанням посадовими особами та громадянами законодавчих та інших нормативних актів з питань забезпечення безпеки авіації. Для окремих категорій працівників введення жорсткого контролю за дотриманням вимог безпеки польотів суб’єктами авіаційної діяльності та вжиття відповідних санкцій, що може призвести до значного скорочення кількості авіаперевізників та інших суб’єктів авіаційної діяльності.

В.К. Колпаков, Т.О. Коломоєць відносять такі ознаки системи: 1. Єдність системи по відношенню до середовища (цілісність) і різноманіття зв'язків з середовищем, характер яких робить її підсистемою іншої, більш складної системи; 2. Наявність у системи не менше двох компонентів, з яких утворюються її керуюча і керована підсистеми; 3. Інтегрування компонентів системи, в результаті чого ціле (система) забезпечується такими властивостями і характеристиками, які відсутні у окремо взятих її складових, тобто наявність у системи інтегративних якостей; 4. Наявність всередині системи суперечностей, які виступають рушійною силою її саморозвитку, породжують необхідність самоврядування, цілеспрямованого впливу однієї підсистеми (керуючої) на іншу (керовану); 5. Історичність системи, тобто її розвиток у часі. Таким чином, система — це впорядкована множина взаємопов'язаних елементів, якій притаманна структура, організація, єдність і цілісність.

В ознаках системи також детермінують наявність, по-перше, постійних складових, тобто таких, що не змінюються у ході розвитку системи; по-друге, складових, що існують певний час та у певному вигляді. Вони у ході розвитку системи трансформуються. Завдяки цим складовим система має можливість адаптуватися до зовнішнього середовища. Такими складовими є: команди, що поступають від суб’єкта управління до об’єкта управління; зворотні зв’язки між суб’єктом і об’єктом; діагностична інформація щодо змін у об’єкті управління; по-третє, компонентів, що забезпечують інтегративну якість системи. Тобто, роблять ціле відмінним від кожної складової. Такими компонентами є: а) зв’язки кожного елемента з цілим; б) зв’язки кожного елемента з зовнішнім середовищем; в) зв’язки елементів між собою; г) зв’язки цілого з кожним елементом; д) зв’язки цілого з зовнішнім середовище [[[79]](#endnote-79)],

При визначенні змісту поняття системи треба підкреслити такі її основні, так би мовити універсальні ознаки:

1) систему не слід розглядати лише як сумарний вираз, конгломерат якихось елементів; 2) кожна система володіє певною якістю, яка не є притаманною окремим її частинам, але витікає з їх властивостей; 3) будь-яка система та їі частини не можуть розглядатися ізольовано одне від одного; 4) зв 'язки системи з частинами, що її складають, є сильнішими за зв 'язки системи в цілому або її елементів з іншими системами; 5) кожна система є частиною системи більш високого рівня; 6) усі системи не є незмінними.;7) наявність історичного розвитку. Будь -яка система переживає періоди свого зародження та становлення, розвитку та розквіту, занепаду та загибелі.

Вважаємо за доцільне визначити історико-правові передумови формування і розвитку організації цивільної авіації України від часів її зародження до теперішнньго часу.

Історія цивільної авіації в Україні починається з заснування в Харкові української акціонерної компанії повітряного транспорту «УкрВоздухПуть у 1923 роціі. У довоєнний період в Україні компанії та організації цивільної авіації керувалися Адміністрацією Цивільної Авіації України, яка була підпорядкована Головній Раді Цивільної Авіації Ради Міністрів Радянського Союзу. У 1964 році Головна Рада реорганізувалася у Міністерство Цивільної Авіації Радянського Союзу.

Коли роль повітряного транспорту в системі країни підвищилась, в травні 1956 року Рада Міністрів СРСР прийняв постанову про створення повітряного терміналу цивільної авіації «Київ» (Центральний) на базі військового аеродрому в Борисполі та зобов’язав Головну Адміністрацію Цивільної Авіації оснастити його сучасними повітряними суднами, обладнанням контролю польотів та радіо - машинобудівним устаткуванням. 22 червня 1959 року Рада Міністрів України наказала (постанова 1831, від 22 червня 1959 року) Українській Територіальній Адміністрації Цивільної Авіації забезпечити регулярні рейси між Києвом та Москвою, а також між Києвом та Ленінградом. З 1 липня 1959 року пасажирський літак ТУ-104 почав виконувати регулярні рейси Москва – Київ – Москва, злітаючи та сідаючи з Київського Аеропорту Бориспіль. Рейси Ленінград – Київ – Ленінград було додано 15 серпня 1960 року.

До листопада 1960 року, пілотні команди, які підпорядковувалися Адміністраціям Цивільної Авіації в Москві, Ленінграду та Грузії, виконували рейси на літаках ТУ-104 до Аеропорту Київ (Центрального). Наказом (Наказ 057 від 12 липня 1960 року) Голови головної Адміністрації Цивільної Авіації, який підпорядковувався раді Міністрів РСРС, було створено спільний з аеропортом Бориспіль повітряний відділ (ISfe 208), оснащений повітряним судном проекту турбо Туполєв 104 та Антонов 10. Група аеропорту експлуатувала аероплани ТУ-104 протягом 18 років.

Останній рейс на цих аеропланах виконувався з Борисполя до Сімферополя в липні 1977 року. Протягом експлуатації ТУ-104, було переведено 18 мільйонів 233 тисячі пасажирів. 20 травня 1965 року було введено в експлуатацію новий термінал аеропорту Бориспіль. В травні 1979 року Аеропорт Бориспіль, як перший в Радянському Союзі, отримав сертифікат, який надавав право виконувати посадки для літаків 2-гої категорії ІКАО. Так, Аеропорт Бориспіль іноді називається тестовою базою цивільної авіації в Україні. Було встановлено сучасні посадочні системи вперше у перевізника Аерофлот.

Після отримання незалежності, 31 травня 1993 року, Міністерство Транспорту України прийняли рішення розділити підприємство Аеропорт Бориспіль на три окремі структури: Аеропорт Бориспіль, Українські Авіалінії та Організація Повітряного Простору. З 1 квітня 1993 року Міжнародний Аеропорт Бориспіль став незалежним підприємством.

Новий ступінь в історії цивільної авіації України розпочався у жовтні 1992 року, коли був створений державний орган регулювання авіаційної діяльності – Укравіація. В цивільній авіації, аеропортах та відповідних секторах було започатковано тенденцію до лібералізації, виникали ініціативи по створенню національних повітряних компаній різноманітних юридичних форм. Це був єдиний спосіб виживання цивільної авіації України в умовах радикального зниження внутрішнього пасажирського руху та обмежень, які накладалися юридичною базою у сфері міжнародних рейсів. У вересні 1992 року Україна стала членом ІКАО; у травні 1993 року Повітряний Кодекс був прийнятий, і створив можливість встановлення повітряних коридорів з багатьма країнами.

15 грудня 1999 року Україні офіційно приєдналася до Європейської Конференції Цивільної Авіації (ЕСАС) та розпочала послідовні реформи в національній системі управління цивільною авіацією. [[[80]](#endnote-80)]

За часів незалежності України центральному органу виконавчої влади з питань цивільної авіації неодноразово змінювали назву та завдання, а також змінювалось підпорядкування відомства та його керівництво.

Так, 25 березня 1992 року виходить постанова Кабінету Міністрів України № 146 «Про створення Державної адміністрації авіаційного транспорту України».Постанова Кабінету Міністрів України №106 від 17 лютого 1993 року, згідно якої, Державну адміністрацію авіаційного транспорту України ліквідовують, а її функції і повноваження передають Департаменту авіаційного транспорту Міністерства транспорту України

Відповідно до Указу Президента України від 21.12.1994 №790/94 «Про заходи щодо забезпечення розвитку цивільної авіації України « на базі Департаменту авіаційного транспорту Міністерства транспорту України було утворено Державний департамент авіаційного транспорту України (Укравіатранс).

Указ Президента України від 15.07.2004 року №803/2004 ліквідує Державний департамент авіаційного транспорту України, а на його базі утворюється Державна служба України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації (Державіаслужба).

На базі Державного департаменту авіаційного транспорту та Державної служби з нагляду за забезпеченням безпеки авіації відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 02.11.2006 №1526 утворили Державну авіаційну адміністрацію як урядовий орган державного управління у складі Міністерства транспорту та зв'язку.

[Постанова Кабінету Міністрів України від 28 березня 2011 р. №346 «Про ліквідацію урядових органів](http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/346-2011-%D0%BF/print1321458504904205)» ліквідовує Державну авіаційну адміністрацію в зв’язку з утворенням [Державної авіаційної служби України](http://www.avia.gov.ua/) відповідно до [Указу Президента України від 09.12.2010 №1085/2011 «Про оптимізацію системи центральних органів виконавчої влади «](http://zakon2.rada.gov.ua/laws/main/1085/2010/print1321458504904205)Указом Президента України від 06.04.2011 №398/2011 було затверджене [Положення про Державну авіаційну службу України](http://zakon2.rada.gov.ua/laws/main/398/2011/print1329864487555850).

На сьогодні центральним органом виконавчої влади з питань цивільної авіації є Державна авіаційна служба України (Державіаслужба України) діяльність якї спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Віце-прем'єр-міністра України - Міністра інфраструктури України. Державіаслужба України входить до системи органів виконавчої влади і забезпечує реалізацію державної політики в сфері цивільної авіації.

Постановою Кабінету Міністрів України від 7 вересня 2011 року№937 «Про затвердження граничної чисельності працівників апарату центральних органів виконавчої влади «визначено, що з 01 січня 2013 р. в Державній авіаційній службі гранична загальна чисельність працівників повинна становити 363 особи у тому числі державних службовців 165 осіб.

По данним Департаменту фінансів та економіки Державіаслужби України повідомляє. У 2014 році мало місце значне скорочення основних показників роботи авіаційної галузі. Серед основних чинниківI які призвели до спаду попиту на авіаперевезення – сьогоднішня військово-політична ситуація в державіI анексія КримуI рекомендації з безпеки польотів низки міжнародних організацій та органів ЄС оминати альтернативними маршрутами частину повітряного простору України та пов’язане з цим у цілому погіршення загального стану сучасної економічної кон’юнктури. Упродовж року не працювала частина вітчизняних аеропортів і багато авіаперевізників значно скоротили маршрутну мережу і ряд напрямків взагалі було згорнуто.

На ринку пасажирських перевезень упродовж року працювало 25 вітчизняних авіакомпанійI основні пасажирські авіаперевізники - «Міжнародні авіалінії України”(скорочення обсягів на 14,6 відс. порівняно з 2013 роком)I «Візз Ейр Україна» (скорочення на 19,4 відс.)I «Ютейр-Україна» (скорочення на 24,1 відс.) I «Роза Вітрів» (скорочення на 11,9 відс.). «Авіалінії Харкова» (збільшення на 33,9 відс.) та «Дніпроавіа» (збільшення на 20,7 відсотка). Регулярні польоти між Україною та країнами світу здійснювали 8 вітчизняних авіакомпаній до 35 країн світу. Кількість перевезених пасажирів за підсумками року скоротилась порівняно з 2013 роком на 10,6 відсотка та склала 3924,7 тис. пасажирів. Одночасно до/з України виконували регулярні польоти 42 іноземні авіакомпанії з 28 країн світу. у тому числі 4 нові Eз ОАЕ «Emirates Airline»I з Греції «Ellinair»I з Ірану «Taban Air» та «Vista Georgia» з Грузії). Регулярні внутрішні пасажирські перевезення між 11 містами України упродовж року виконували 6 вітчизняних авіакомпанійI за звітний рік перевезено 626,2 тис. пасажирів Eскорочення порівняно з показником 2013 року - на 46 відсотків). Середній процент зайнятості пасажирських крісел на міжнародних регулярних рейсах українських авіакомпаній у звітному році зменшився порівняно з показником попереднього 2013 року на 4,9 процентних пункти та склав 73% внутрішніх регулярних - на 6,9 процентних пункти та склав 64,9%.[[[81]](#endnote-81)]

Таким чином, система персоналу цивільної авіації володіє всіма основними властивостями великих соціальних систем. Вона являє собою складне, таке, що динамічно розвивається, ієрархічно побудоване, багатофункціональне системне утворення державно-правової природи, яке виконує комплекс завдань щодо забезпечення безпеки цивільної авіації.

В даний час більшість авіакомпаній, аеропортів, туристичних агентств передставляють собою самостійні бізнес-системи зі своїми місіями, цілями, стратегіями, потенціалами, проте дані організації надають послуги одним і тим же споживачам в суміжних або пересічних напрямах, прагнучи отримати користь. Тепер уявімо, що між даними підприємствами існують не стандартні ділові домовленості, а кластерні взаємозв'язки.

Під поняття «кластер» мається на увазі сукупність організацій, що функціонують на одній території і взаємопов'язаних між собою сферою діяльності, здатних доповнювати один одного, здійснювати різнопланові операції, кінцевим етапом яких є продаж товару або надання послуги споживачеві.

Гідність і зручність такого становища полягає в тому, що для кластера можна побудувати єдине дерево цілей, що охоплює і координує діяльність всіх учасників, їх стратегічні потенціали, що дозволяє кластеру бути більш адаптівним до циклічних перепадів і більш конкурентоспроможним, за рахунок виникнення синергетичногоо ефекту і формування спектра послуг на відміну від організації, яка надає тільки один вид послуг. Диверсифікація кластера у сфері цивільної авіації може бути різноманітною, починаючи від косметичних послуг на борту літака і закінчуючи повним забезпеченням оздоровчо-розважальної програми за принципом – «все включено».

Оскільки кластерний ланцюжок складається з ряду елементів, то кожен з них сприяє зміні ціни на комплексну послугу, яка включає не тільки переліт, але й наземне обслуговування, туризм, бронювання місць у готелі, надання автомобільного транспорту і т.п. На стан ринкової кон'юнктури і, насамперед, на співвідношення попиту і пропозиції учасники кластеру впливають допомогою загальної маркетингової політики. Через витрати виробництва тут будуть залежати не від одного підприємства, а від групи. За рахунок правильного перерозподілу ресурсів всередині кластера можна досягти економії, що збільшить середню прибуток і знизить суспільну ціну виробництва, аж до досягнення лідерства по витратах. Стан грошової сфери обов'язково вплине на вартість пакета послуг, однак за рахунок залучення великої кількості споживачів продукції можна знизити вплив інфляції. Також учасники кластеру можуть домовитися про встановлення цін на взаємні послуги в певних грошових одиницях і обговорити розмір оплати всередині спільної зони, що вигідно при тенденції зростання ринкових цін і коливаннях курсів валют. У процесі ціноутворення на кластерну продукцію особливу увагу слід приділити антимонопольному регулюванню, оскільки є небезпека, що група підприємств може почати завищувати ціну, виступає безумовним лідером, а законодавство має дотримуватися.

Крім основних факторів, що впливають на ціну, необхідно сказати про до-кових, які більшою мірою підвладні самим учасникам кластера. Тут об'єм виробництва залежить від політики не тільки однієї організації, можливо обрано невірну стратегію, а від сукупності бізнес-систем, що погоджують даний параметр, то є ймовірність помилки знижується.

Для своєчасного надання послуг потрібно, щоб не було перебоїв в поставках, щоб б -ли правильно організовані комунікації, цьому сприяє єдиний кластер. Якість кневої продукції залежить від усіх учасників в цілому, на кожному етапі взаємодії тут важливо здійснювати контроль, щоб у ситуації відхилення від заданих параметрів проаналізувати причини і вжити заходів, так як результат позначиться на всіх учаників, а не тільки на одній організації, яка може розірвати договір з порушили правила партнером або посередником.

Пряма і зворотний зв'язок кластера з цільовою аудиторією, тобто з пасажирами і вантажовідправниками, відрізняються від стимулювання збуту продукції авіакомпанії або аеропорту. Група бізнес-систем, що представляє споживачеві комплекс послуг, зможе виступати під єдиним брендом, що грає роль не тільки ідентифікаційного символу, а й гарантії відповідального відношення до справи. Можливий також варіант кобрендінга, тобто розташування одного бренду поруч з більш сильним, але неконкурентним. Для реалізації ефективної програми зв'язків з громадськістю кластеру потрібен фундамент у вигляді корпоративної культури, що базується на цінностях і нормах, прийнятих усіма учасниками.

Дотримання вищевикладених рекомендацій дозволить групі організацій створити позитивний імідж в очах як зовнішньої громадськості, так і внутрішньої, що також сприятиме ефективній роботі і відповідно збільшення прибутку.Кластерна зона дозволяє залучати інвесторів для вкладення коштів у розробку інновацій з прив'язкою до безпосередньої практичної діяльності. Взаємодія всередині кластера дозволить створити центри навчання для підготовки та підвищення кваліфікації персоналу, що буде додатковим стимулом для працівників. Також при грамотній кадровій політиці в регіонах можна створити нові робочі місця та покращити умови праці, демографічне становище населення. Чітко структурований кластер буде зручний для управління як безпосереднім керівництвом, так і для приватно-державного партнерства.

Основними учасниками кластерної зони в сфері цивільної авіації будуть, безусмовно авіакомпанії і аеропорти. Також для розвитку наземної інфраструктури регіонів, міжнародних зв'язків та бізнесу в дану зону можуть увійти туристичні агентства, медичні і розважальні центри, нафтовидобувні й переробні компанії і т.д. Базовими положеннями для ефективної роботи такого кластера є:1. Координація зусиль всіх структур для досягнення стратегічних цілей. 2. Єдина Загальнокорпоративна стратегія. 3. Єдина маркетингова та інноваційна політика. 4. Єдина ресурсно-цільова матриця. 5. Єдина інформаційна система. 6. Координація напрямів диверсифікації.

Створення кластерів також сприятиме інтеграції в міжнародний бізнес, по-зітівному брендингу країни, обміну досвідом та встановлення тривалих продуктивних відносин із зарубіжними партнерами.

**1.3. Нормативно – правове забезпечення організації персоналу цивільної авіації**

Функціонування організації персоналу цивільної авіації неможливе без відповідного нормативно – правового забезпечення здійснення діяльності у сфері цивільної авіації, яке має своєю метою налагодження та підтримання ефективного постійного здійснення дій, щодо прийняття відповідних як нормативних, так і індивідуальних актів. Зазначені процедури знаходять свою реалізацію у процесі здійснення управління, тобто продуманого організуючого та регулюючого впливу, який може бути здійсненим як через спеціально створені органи та структури так і безпосередньо у формі самоврядування.

Глибоке вивчення нормативно-правових аспектів щодо правомірності організації персоналу цивільної авіації вкрай необхідне, оскільки: розкриває глибину актуальності визначеної проблематики; дозволяє створити науково обґрунтовану сучасну, дієву модель існування цілісної системи персоналу цивільної авіації та її функціонування; визначити наявність правового регулювання від рівня національних стандартів до впровадження норм світової практики, котра реалізується вже протягом досить тривалого часу в міжнародному просторі цивільної авіації інших держав.

Сукупність нормативно-правових актів, які регулюють діяльність, порядок створення та організації, визначають структуру, повноваження або компетенцію окремих елементів системи персоналу цивільної авіації становлять її правову основу

Нормативно-правовий акт – це письмовий документ компетентного органу, в якому закріплено обов’язкове правило поведінки загального характеру. Він є на цей час пріоритетним джерелом права і поділяється на закони і підзаконні акти. Правотворча форма полягає у виробленні відповідними суб’єктами діяльності правових норм, правил поведінки, які регулюють різні сторони суспільних відносин, що складаються з приводу забезпечення організації персоналу цивільної авіації.

Сьогодні правові засади організації та функціонування системи персоналу цивільної авіації закріплені у законодавчих актах. Розглянемо основні нормативно-правові акти, які можна поділити на два рівні: національній та міжнародний. До національного законодавства відносяться: закони ВРУ, і підзаконні нормативно – правові акти (постанови КМУ, укази Президента, розпорядження, накази, інструкції, положення, програми, тощо).

У юридичному полі міжнародного правозахисту щодо питань організації персоналу цивільної авіації існують різні форми нормативно-правових документів, зокрема: декларації, Міжнародні конвенції, пакти, авіаційні правила[, угоди, протоколи,](http://www.avia.gov.ua/documents/Inform-fond/dok-IKAO/23591.html) доповіді та звіти Асамблеї та Конференцій ІКАО та ін.

До системи суб’єктів, які наділені різною компетенцією, регулюють питання різного рівня, але об’єднані спільною метою щодо нормативно – правового забезпечення організації персоналу цивільної організації та сприяють всебічному їх розвитку, можна віднести: Верховну Раду України, Президента України, Кабінет Міністрів України, а також центральні органи виконавчої влади, місцеві державні адміністрації та органи місцевого самоврядування, державні підприємства, Міністерство Інфраструктури України, Державну авіаційну службу, авіаційні підприємства, авіаційний персонал.

У питаннях, створення і розвитку норм міжнародного повітряного права значну роль відіграють міжнародні авіаційні організації, членом яких є Україна, а саме: 1) Міжнародній організації цивільної авіації (ІКАО) International Civil Aviation Organization (ICAO); 2) Європейську конференцію цивільної авіації (ЄКЦА) European Civil Aviation Conference (ECAC); 3) [Європейська організація з безпеки аеронавігації](http://uk.wikipedia.org/w/index.php?title=%D0%84%D0%B2%D1%80%D0%BE%D0%BF%D0%B5%D0%B9%D1%81%D1%8C%D0%BA%D0%B0_%D0%BE%D1%80%D0%B3%D0%B0%D0%BD%D1%96%D0%B7%D0%B0%D1%86%D1%96%D1%8F_%D0%B7_%D0%B1%D0%B5%D0%B7%D0%BF%D0%B5%D0%BA%D0%B8_%D0%B0%D0%B5%D1%80%D0%BE%D0%BD%D0%B0%D0%B2%D1%96%D0%B3%D0%B0%D1%86%D1%96%D1%97&action=edit&redlink=1) ЄВРОКОНТРОЛЬ (EURO-CONTROL); 4) Міждержавну раду з авіації і використання повітряного простору. Виконавчим органом Міждержавної ради є Міждержавний авіаційний комітет (МАК).

Більшість з цих органів здійснюють забезпечення організації безпечної роботи персоналу цивільної авіації в межах виконання своїх основних функцій.

Визначимо: Закон України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» [[[82]](#endnote-82)]; Закон України «Про ратифікацію протоколів, що стосуються зміни Конвенції про міжнародну цивільну авіацію» [[[83]](#endnote-83)],

Положення: Положення про сертифікацію суб’єктів, що надають агентські послуги з продажу авіаційних перевезень (із змінами) [[[84]](#endnote-84)]; Положення про акредитацію суб’єктів, які здійснюють попередню перевірку агентств [[[85]](#endnote-85)]; Положення про сертифікацію суб’єктів, які здійснюють підготовку персоналу з продажу авіаційних перевезень [[[86]](#endnote-86)]; Положення про сертифікацію суб’єктів, що надають агентські послуги з продажу авіаційних перевезень (із змінами) [[[87]](#endnote-87)]; Положення про службу аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення підприємства цивільної авіації України[[[88]](#endnote-88)]; Положення про порядок узгодження Керівництва з експлуатації та Керівництва з виконання польотів повітряних суден експлуатанта цивільної авіації України[[[89]](#endnote-89)].[Наказ Міністерства транспорту України від 01.12.2009 №1234 "Про затвердження Положення про екзаменатора з льотної діяльності"](http://avia.gov.ua/documents/Normativno-pravova-baza/Nacionalne-zakonodavstvo/Narazi/24072.html)[[[90]](#endnote-90)].

Правила: Правила надання експлуатантам дозволів на виліт з аеропортів України та приліт до аеропортів України [[[91]](#endnote-91)]; Правила сертифікації служб авіаційної безпеки в України [[[92]](#endnote-92)]; Правила супроводження в контрольованих зонах авіапідприємств матеріальних цінностей і пасажирів [[[93]](#endnote-93)]; Правила сертифікації навчально-тренувальних центрів з підготовки персоналу з авіаційної безпеки. [[[94]](#endnote-94)]; Правила проведення спеціального догляду повітряних суден цивільної авіації України [[[95]](#endnote-95)]; Правила сертифікації організацій з технічного обслуговування авіаційної техніки (із змінами) [[[96]](#endnote-96)]; Правила видачі свідоцтв персоналу з технічного обслуговування повітряних суден (Part-66) [[[97]](#endnote-97)]; Про затвердження Правил схвалених організацій з технічного обслуговування (Part – 145) та затвердження Змін до Правил сертифікації організацій з технічного обслуговування авіаційної техніки [[[98]](#endnote-98)]; Правила схвалення організацій з підготовки до технічного обслуговування (Part-147) [[[99]](#endnote-99)]; Правила проведення службового розслідування актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації [[[100]](#endnote-100)]; Правила видачі свідоцтв авіаційному персоналу в Україні (із змінами) [[[101]](#endnote-101)]; Правила сертифікації авіаційних навчальних закладів цивільної авіації з підготовки льотного складу в Україні [[102]](#endnote-102)]; Правила визначення робочого часу та відпочинку екіпажів повітряних суден цивільної авіації України [[[103]](#endnote-103)].

Порядок: Порядок проведення спеціального навчання працівників суб’єктів перевезення небезпечних [[[104]](#endnote-104)]; Порядок залучення представників Державної авіаційної служби України, Авіаційні правила України [[[105]](#endnote-105)].

Та інші: Сертифікаційні вимоги до наземних засобів радіотехнічного забезпечення в цивільній авіації України [[[106]](#endnote-106)]; Про утворення Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами Постанова Кабінету Міністрів України від 21.03.2012 № 228 Офіційний вісник України від 02.04.2012 2012 р., № 23, стор. 13, стаття 875, код акту 60920/2012 Урядовий кур'єр від 11.04.2012 № 66 5. [[[107]](#endnote-107)]; Програми підготовки персоналу з авіаційної безпеки [[[108]](#endnote-108)]; Часові нормативи виконання контрольних операцій посадовими особами, які здійснюють контроль осіб, товарів і транспортних засобів у [[[109]](#endnote-109)]; Про затвердження методичних рекомендацій щодо внутрішньої процедури Державіаслужби України з сертифікації та нагляду за організаціями з технічного обслуговування до Правил з підтримання льотної придатності (Part-M) [[[110]](#endnote-110)]; Про застосування в цивільній авіації України Спільних Авіаційних Вимог JAR-FCL 1,2,3,4 „Видача свідоцтв льотному персоналу” [[[111]](#endnote-111)]; Авіаційні правила України, Частина 21 «Сертифікація повітряних суден, пов’язаних з ними виробів, компонентів та обладнання, а також організацій розробника та виробника» АПУ-21 (Part-21)[[[112]](#endnote-112)]; Розпорядження КМУвід 5 березня 2009 р. № 273-р "Про схвалення Концепції Державної цільової програми безпеки польотів на період до 2015 року"[[[113]](#endnote-113)], Галузева програма з безпеки польотів на 2014-2016 роки Наказ Мінінфраструктури України від 15.01.2014 № 18[[[114]](#endnote-114)]

До міжнародних нормативно – правових актів:

1.[Конвенція про Міжнародну організацюї цивільної авіації та Додатки (19) до Конвенції](http://www.avia.gov.ua/documents/Inform-fond/dok-IKAO/23585.html).

**2. Стандарт ІСАО, рекомендована практика ICAO - будь-яка вимога до фізичних характеристик, конфігурації, матеріальної частини, технічних характеристик, персоналу та правил, єдине застосування якої визнається необхідним для забезпечення безпеки чи регулярності міжнародної аеронавігації і якої повинні дотримуватися Договірні держави відповідно до Конвенції.**

3.[Циркуляри ІКАО](http://www.avia.gov.ua/documents/Inform-fond/dok-IKAO/23586.html): Cir 213 Навыки пилота, необходимые для повышения еффективности визуального обзора с целью предотвращения столкновений: Циркуляр 213 1989 ; Cir 234 Человеческий фактор сборник материалов №5. Эксплуатационные последствия автоматизации в оборудованных передовой техникой кабинах экипажа: Циркуляр 234 1992; Cir 240 Человеческий фактор сборник материалов №7. Изучение роли человеческого фактора при авиационных происшествиях и инцидентах: Циркуляр 240 1993; Сir 241 Человеческий фактор сборник материалов №8. Человеческий фактор при управлении воздушным движением: Циркуляр 241 1993; Cir 247 Человеческий фактор сборник материалов №10. Человеческий фактор в управлении и организации: Циркуляр 247 1994; Cir 249 Человеческий фактор сборник материалов №11. Человеческий фактор в системах CNS/ATM. Разработка ориентированной на человека автоматики и передовой техники для будущих авиационных систем: Циркуляр 249 1994; Cir 253 Человеческий фактор сборник материалов №12. Роль человеческого фактора при техническом обслуживании и инспекции.

4.[Керівництва та робочі документи ІКАО](http://www.avia.gov.ua/documents/Inform-fond/dok-IKAO/23593.html): Doc 7192-В-5-I/ 1 Руководство по обучению. Часть В-5 Комплексный курс подготовки пилотов коммерческой авиации. Том 1 Подробное описание курса. – 1-е изд. 1985 1985; Doc 7192-B-5- II/1 Руководство по обучению. Часть В-5 Комплексный кус подготовки пилотов коммерческой авиации. Том II Тематические планы для преподавательского состава. – 1-е изд. 1985 1985 Doc 7192-D-1/2 Руководство по обучению. Часть D-1 Техническое обслуживание воздушных судов (техник/ инженер/механик). – 2-е изд. 2003 2010; Doc 7192-D-3/2 Руководство по обучению. Часть D-3 Сотрудник по обеспечению полетов/диспетчер. – 2-е изд. 1998 1998; Doc 7192-E-1/2 Руководство по обучению. Часть Е-1 Руководство по обучению бортпроводников с учетом аспектов обеспечения безопасности. – 2-е изд. 1996 1996 11. Doc 7192-Е-2 Руководство по обучению. Часть Е-2 Персонал по электронным средствам для обеспечения безопасности воздушного движения (ATSEP). – 1-е изд. 2011 2011;Doc 7192-F-1/1 Руководство по обучению. Часть F-1 Метеорология для диспетчеров УВД и пилотов. – 1-е изд. 2002 2003; Doc 9808/1 Человеческий фактор в системе мер безопасности гражданской авиации. – 1- е изд. 2002 2003; Doc 9868/1 Правила аэронавигационного обслуживания. Подготовка персонала. – 1-е изд. 2006 2006.

5. [Міжнародні Конвенції, Угоди, Протоколи;](http://www.avia.gov.ua/documents/Inform-fond/dok-IKAO/23591.html)

6. Доповіді та звіти Асамблеї та Конференцій ІКАО (

Повітряний кодекс України [1] ст. 11 визначає, що нормативно-правове регулювання цивільної авіації здійснюється шляхом прийняття в установленому порядку нормативно-правових актів та прийняття уповноваженим органом з питань цивільної авіації (Державна авіаційна служба України) авіаційних правил України, що регулюють діяльність цивільної авіації та використання повітряного простору України. З моменту приєднання нашої держави у 1992 році до Чиказької конвенції в Україні прийнято більше п'ятисот нормативно-правових актів в галузі цивільної авіації, переважна більшість яких, згідно з положеннями Повітряного кодексу України, є авіаційними правилами [[[115]](#endnote-115)].

Авіаційні правила України розробляються відповідно до стандартів і рекомендованої практики, враховуючи при цьому вимоги, що встановлюються однаковими як для внутрішніх, так і міжнародних рейсів, щодо повітряних перевізників з обслуговування та перевезення пасажирів, багажу, вантажу і пошти; встановлення критеріїв віднесення до класу обслуговування (бізнес-клас, економклас, преміум-клас); виплати компенсації та надання допомоги пасажирам у разі відмови від прийняття на борт або скасування польоту чи затримки вильоту, зниження класу обслуговування пасажирів, повернення плати за ненадану послугу з повітряного перевезення, розмір та спосіб виплати компенсації і обслуговування пасажирів, яким відмовлено у прийнятті на борт. Значну частину правових норм в сфері правового забезпечення безпеки цивільної авіації, складають норми, що являють собою синтез юридичних і технічних. Сюди належать норми авіаційних правил, державних стандартів, норми льотної придатності, якими визначається і регулюється порядок діяльності цивільної авіації України загалом та діяльності персоналу цивільної авіації зокрема.

Угодою, яку підписала Україна ще у грудні 1991 року, про цивільну авіацію і використання повітряного простору (Мінська угода) передбачалось становлення сфер спільного регулювання в межах частин погоджених функцій, які не протирічать внутрішньому законодавству держав підписавших цю угоду. Так, стаття 7 Мінської угоди «Про цивільну авіацію і використання повітряного простору» (1991р.) до сфер спільного регулювання в межах частини функцій погоджених між державами учасниками угоди, що не суперечать їх внутрішньому законодавству, визначила розробку міждержавних нормативних актів і стандартів з урахуванням вимог міжнародної організації цивільної авіації відносно безпеки польотів, включаючи норми льотної придатності повітряних суден, норми придатності аеродромів, вимоги до експлуатантів, правила сертифікації, стандарти і правила польотів, пошуку та рятування, розслідування авіаційних подій і контроль за їх додержанням. Ці функції були покладені на Міждержавний авіаційний комітет (МАК), який розробив стандарти, норми, вимоги у формі авіаційних правил (АП), і деякі з них були введені в дію Україною, як авіаційні правила АП-23, АП-25 у 1994 році та АП-21, АП-27, АП-29, АП-33, АП-35, АП-39, АП-ВД у 2000 році. У 2001 році Україна підписала Домовленості щодо розробки, прийняття та виконання спільних авіаційних вимог (Кіпрські домовленості), які були започатковані 11 вересня 1990 року на Кіпрі 15-ма державами членами Європейської конференції цивільної авіації (ЕСАС), нині державами-членами ЄС. Рішенням правління Об'єднаних авіаційних адміністрацій (ІАА) від 11 грудня 2001 року Україні надано статус країни-кандидата у члени JАА і з цього часу почався процес запровадження об'єднаних авіаційних вимог (JАR), які розроблялись JАА для держав-учасниць ЕСАС та були реалізовані у всіх країнах ЄС. Набуття повноправного членства України в JАА передбачає повне прийняття та практичне впровадження JАR. У 2004 році першими введені в дію JАR-145, JАR-147 та JAR-66,далі у 2005 році JAR-21 (частково) та JAR-11, а вже у 2006 році JAR -21(повністю), JАR-ОРS І, JАR-FCL 1, JAR- -FCL 2, JАR- FCL 3, JАR- FCL 4. Таким чином в Україні діє частина JAR, які набули статусу авіаційних правил України, але більшість JAR ще потребує введення, на підставі Кіпрських домовленостей [[[116]](#endnote-116) с.16].

Проблемою на даний час залишається часткова гармонізація авіаційних регіональних стандартів і вимог держав СНД та держав ЄС, які розроблені на основі мінімальних стандартів IСАО і мають певні протиріччя. Згідно з рішенням Генеральних директорів країн-членів Європейської конференції цивільної авіації, ухваленому на 129-й нараді (м. Париж, 19 березня 2008 року) та із схваленням Заключного звіту робочої групи FUJF II Об'єднані Авіаційні Власті (J*АА)* були розформовані та Домовленості щодо розвитку, прийняття та впровадження Спільних авіаційних вимог (Кіпрські Домовленості) припинили своє існування 30 червня 2009 року [[[117]](#endnote-117) с 15-19].

У грудні 2009 року підписані Спільна декларація та Робочі домовленості між Європейським Агентством з безпеки польотів (EASA)та Державною авіаційною адміністрацією (ДАА) Міністерства транспорту та зв'язку України, а у 2012 році - Додатки 4 та 5 до них. [[[118]](#endnote-118)].

Підтримання належного рівня безпеки цивільної авіації та її організації персоналу знаходить своє вираження у певних формах і здійснюється різними методами. Вони показують, як і за допомогою чого реалізуються мета, задачі і функції, що стоять перед системою організаційно-правового забезпечення названої безпеки.

Традиційний підхід щодо розподілу форм адміністративної діяльності в залежності від породжуваних ними наслідків поділяють на правові і неправові [[[119]](#endnote-119) с.32] властивий і формам забезпечення організації персоналу цивільної авіації. Існують різні класифікації правових форм, зокрема, вчені виділяють: а) за змістом: правоустановчі і правозастосовчі; б) за цілеспрямованістю: внутрішні і зовнішні; в) за способом вираження: словесні і конклюдентні [[[120]](#endnote-120)] До неправових форм Л.В. Коваль, Д.Н. Бахрах відносять організаційні дії і матеріально-технічні операції [[[121]](#endnote-121) с.151]. Ці форми використовуються державними органами кожен день у різних варіантах для забезпечення транспортного обслуговування, організації використання оргтехніки, забезпечення охорони тощо. Зміст цих форм складають різного роду організаційно-технічні та матеріально-технічні операції, які здійснюються не посадовими особами, носіями державних повноважень, а персоналом, який за своїм характером є обслуговуючим

Організаційні дії часто носять внутрішньо організаційний характер і можуть полягати в проведенні інструктажів та інспектуванні нижчестоящих органів управління, у вирішенні питань, пов’язаних із забезпеченням правильного поєднання колегіальності і єдиноначальності, в підготовці і проведенні засідань, нарад, конференцій з питань забезпечення безпеки на авіаційному транспорті і підвищення ефективності державно-управлінської діяльності в даній сфері, у вивченні і узагальненні досвіду роботи державних органів, у тому числі і зарубіжного, в роз’ясненні змісту і цілей правового регулювання. Матеріально-технічні заходи носять допоміжний характер, оскільки з їх допомогою обслуговується управлінський процес, всі форми управлінської діяльності. До їх числа можна віднести здійснення діловодства; статистичні операції; систематизацію правових актів управління; доведення управлінських рішень до виконавців. Але зазначимо, що власне здійснення державного управління, зовнішнє вираження дій органів державної влади можливе тільки у правових формах.

На підставі викладеного та враховуючи положення чинного законодавства, організаційно-правове забезпечення організації персоналу цивільної авіації здійснюється у правотворчій, правозастосовчій та контрольно-наглядовій формах.

Контрольно-наглядова діяльність у сфері функціонування організації персоналу цивільної авіації − це особливий вид управлінської діяльності спеціальних об’єднаних в ієрархічну структуру суб’єктів контролю (нагляду), спрямований на забезпечення належного стану підконтрольних (піднаглядних) об’єктів для досягнення найбільш ефективним і безпечним способом поставлених цілей управління в цій сфері шляхом реалізації відповідних завдань і функцій контролю та нагляду. Стосовно Державіаслужби України доцільно говорити саме про її контрольно-наглядову діяльність. При цьому наглядові повноваження є елементом контролю. Таке твердження ґрунтується на такому:по-перше, Державіаслужба реалізують свої контрольно-наглядові повноваження щодо об’єктів, які їм організаційно не підпорядковані, і щодо підпорядкованих об’єктів;

по-друге, у процесі реалізації контрольно-наглядових повноважень застосовуються заходи адміністративного впливу, а за результатами реалізації можуть застосовуватись і дисциплінарні заходи;

по-третє, реалізація контрольно-наглядових повноважень спрямована як на визначення міри і ступеня дотримання відповідними суб’єктами спеціальних норм і правил, так і щодо діяльності підконтрольних об’єктів у цілому чи окремих її аспектів.

Що стосується безпосередньо наглядової діяльності, то в Державній авіаційній службі є структурний підрозділ - Управління авіаційної безпеки, який складається з відділу нагляду за станом авіаційної безпеки авіаексплуатантів, відділу нагляду за станом авіаційної безпеки аеропортів та суб’єктів комерційного обслуговування, відділу нагляду за станом авіаційної безпеки при організації повітряного руху, підготовки персоналу. Напрямки контрольно-наглядової діяльності Державіаслужби випливають з повноважень і згруповані за ознакою однорідності окремих завдань, які вирішуються у процесі здійснення контрольно-наглядової діяльності: а) контрольно-наглядова діяльність у сфері дотримання правил контролю з метою забезпечення безпеки цивільної авіації; б) контрольно-наглядова діяльність за використання повітряного простору та станом організації авіаційних перевезень; в) внутрішня контрольно-наглядова діяльність. [[[122]](#endnote-122) ]

В свою чергу Громадська рада при Державіаслужбі України здійснює громадський контролю за діяльністю Державіаслужби України.

На перший погляд складається враження, що сфера організації персоналу цивільної авіації піддана детальній правовій регламентації. Водночас таке уявлення помилкове. Адже системні недоліки характерні майже всім рівням нормативно-правового забезпечення різних сфер діяльності, в тому числі цивільної авіації. Й досі переважає відомчий підхід до регламентації вихідних засад правового забезпечення досліджуваної сфери; сформувався великий масив розрізнених підзаконних актів, в наслідок чого об’єктивно виникають труднощі в отриманні інформації про такі акти та ознайомленні з ними; зберігається залежність застосування законів від актів більш низького рівня, яка здатна штучно відсунути терміни реалізації законодавчих вимог; спостерігається постійна динаміка оновлення законодавства, особливо в частині регулювання процедурних аспектів застосування заходів адміністративного примусу за порушення авіаційних правил; не має інституцій зацікавлених у розв’язанні проблем правового забезпечення організації персоналу цивільної авіації тощо.

Так, з метою приведення нормативно-правової бази, що регулює діяльність цивільної авіації України, в Державіаслужбі на кожний рік розробляється та затверджуеться План нормативно-правових актів на поточний рік. Керівникам структурних підрозділів Державіаслужби України вживаються заходи щодо приведення нормативно-правових актів, визначених у Плані, у відповідність до законодавства. та кожного місяця до 15 числа наступного за звітним подається до департаменту правового та адміністративного забезпечення інформації щодо його виконання. За розроблення, введення в дію нормативно-правових актів, визначених в Плані несуть персональну відповідальність керівники відповідних структурних підрозділів.

Аналіз нормативно-правових актів, що становлять правову основу персоналу цивільної авіації, дає підстави умовно згрупувати їх таким чином: 1) ті, що визначають організаційні засади функціонування персоналу цивільної авіації; 2) ті, що визначають кадрові засади забезпечення функціонування персоналу цивільної авіації; 3) ті, що визначають фінансово-матеріальні засади функціонування персоналу цивільної авіації; 4) ті, що закріплюють повноваження та компетенцію персоналу цивільної авіації.

Таким чином, аналіз законодавчих та інших нормативно-правових актів дає підстави схарактеризується нормативно-правового забезпечення організації персоналу цивільної авіації за наступними ознаками: по-перше, це є відособлена підсистема в системі нормативно – правових актів у галузі цивільної авіаціїє і має своє призначення; по-друге, вона має свою структуру, єдність якої забезпечується комплексом взаємообумовлених внутрішніх та зовнішніх зв’язків; по-третє, суб’єкти, які видають нормативно – правові акти мають свою компетенцію; по-четверте, регламентація правовими нормами організації персоналу цивільної авіації здійснюється з використанням відповідних форм і методів.

Сертифікація як форма правового регулювання діяльності персоналу цивільної авіації. Сертифікація - процедура, за допомогою якої в установленому порядку Державна авіаційна служба України документально засвідчує відповідність кваліфікаційним вимогам встановленим законодавством щодо безпеки цивільної авіації вцілому. На сьогодні Державна авіаційна служба України здійснює: сертифікацію суб’єктів аеропортової діяльності; сертифікацію авіаційного персоналу; сертифікацію тренувальних центрів / організацій; сертифікацію організацій з технічного обслуговування; сертифікацію персоналу з технічного обслуговування; сертифікацію розробників та виробників авіаційної техніки; сертифікацію за діяльністю провайдерів аеронавігаційного обслуговування навчальних закладів та диспетчерського персоналу.

Наприклад, сертифікація персоналу – перевірка персоналу, що має на меті визначення його відповідності кваліфікаційним нормам льотної придатності та вимогам авіаційної безпеки [[[123]](#endnote-123)]с.382].

Порядок сертифікації авіаційного персоналу, вимоги до кандидатів на отримання Свідоцтв та кваліфікаційних відміток, процедури видачі, внесення обмежень та вилучення Свідоцтв, продовження терміну їх дії встановлені Правилами видачі свідоцтв авіаційному персоналу в Україні [[[124]](#endnote-124)].

Також, наприклад, Державіаслужба здійснює сертифікацію діяльності суб’єктів – організацій (служб) паливно - мастильних матеріалів (ПММ) в аеропортах шляхом проведення  сертифікаційних перевірок. Метою сертифікаційної перевірки організації (служби) ПММ є одержання підтвердження того, що віна відповідає нормативним вимогам, а експлуатаційна документація відображає фактичний стан і діяльність організації (служби) ПММ за всіма контрольованими параметрами, характеристиками, об’єктами та системами. Про проведення сертифікаційної перевірки, Державіааслужба видає відповідний розпорядчий документ склад комісії, термін проведення обстеження і доводить його до відома організації (служби) ПММ. Під час здійснєння проведення сертифікації організацій (служб) ПММ працівники Державіаслужби використовують Інструктивні матеріали розроблені для застосування відповідними фахівцями, що затвердженні Наказом Державіаадміністрації від  20.12.2007 № 751.

Як зазначає Лащенко О.Ю. [[[[125]](#endnote-125)]].в Україні сьогодні дедалі більше авіакомпаній прагнуть підвищити свою конкурентоспроможність в авіаційній промисловості та при перевезенні вантажів з тим, щоб розширити свою нішу на розвинутих ринках і ринках, що розвиваються. Одним із головних факторів для реалізації цієї мети є найм висококваліфікованого персоналу.

Авіаційна галузь України в цілому переживає давно прогнозовану кадрову кризу зумовлену певним дефіцитом кадрів. Причиною цього став розвал в 90-і роки створеної системи підготовки льотних, технічних, інженерних і навіть адміністративних фахівців. Нова ж системи освіти і підготовки кадрів перебуває у розвитку.

Аналіз структури авіаційного персоналу відповідно до вікової групи показав, що понад 25% льотного складу становлять пілоти старше 53–55 років. Причиною є багаторічна перерва між змінами кадрів, розрив у життєво-важливому процесі передачі знань і досвіду від старших до молодших. У зв’язку з цим, регулярні авіаперевізники змушені залучати до роботи льотний або інженерний персонал, який не відповідає вимогам рівня кваліфікації, проводити підготовку та перепідготовку цих фахівців. Така ситуація негативно позначається на фінансових результатах діяльності авіаперевізників, а для пасажирів і всієї транспортної системи країни обертається небезпечністю польотів

Не викликає сумніву, що на сучасному етапі розвитку цивільної авіації автоматизація процесів управління повітряним судном нового покоління багато в чому змінює характер професійної діяльності авіаційного персоналу. Це ставить нові завдання перед професійною підготовкою авіаційного персоналу, удосконалення якої повинно носити системний характер. У першу чергу необхідно приведення у відповідність із стандартами і рекомендуємою практикою ІКАО нормативної бази. Цілі і зміст програм підготовки повинні визначатися у відповідності з рекомендованим ІКАО компетентнісний підхід, що узгоджується з основним напрямком гармонізації всієї системи української освіти.

Залучення льотного або інженерного персоналу, який не відповідає вимогам рівня кваліфікації призводить до жахливих результатів за якими слідують авіаційні події (інценденти, аварії, катастрофи). Виходячи із реалій сьогодення, для керівників більшості підприємств авіаційної галузі постає питання кваліфікованого кадрового забезпечення, оскільки саме від професійної компетентності авіаційного персоналу залежить здорова економічна ситуація підприємства (аеропорта, аеродрома), можливість конкуренції та власний імідж. Професійна компетентність - це головний компонент підсистем професіоналізму особистості та діяльності, сфера професійного ведення, коло вирішуваних питань, постійно розширюється система знань, що дозволяє виконувати професійну діяльність з високою продуктивностью. [[[126]](#endnote-126)] .

Зпрогнозувати поведінку в певній ситуації авіаційного персоналу може професійний відбір. Процедура професійного відбору кандидатів на авіаційні посади складається з чотирьох базових елементів: оцінка характерологічних особливостей (сфера поведінки); оцінка вищих психічних функцій (когнітивна сфера); оцінка психофізіологічних процесів (емоційна сфера); оцінка командної взаємодії (сфера поведінки).

Основниі критерії підбору авіаційних фахівців в Україні, визначені в Повітряному кодексі України [1] та в Програмі підготовки авіаційного персоналу в галузі авіаційної безпеки [[[127]](#endnote-127)], яка розроблена з метою впровадження вимог щодо підготовки авіаційного персоналу служб авіаційної безпеки, а також авіаційного персоналу, що має відношення до авіаційної безпеки, у відповідності до стандартів та рекомендованої практики IКАО та ЄКЦА.

Крім регламентованих в програмі чітких професійних вимог, є й інші, не менш важливі, які стосуються психологічного та особистого аспекту фахівця. Так, основні параметри, за якими ведеться пошук будь-якого спеціаліста, а саме: освіта (вища, середня професійна), досвід роботи, відповідність психофізіологічним вимогам, тобто - відповідний стан здоров'я, підтверджене проходженням медкомісії та інші вимоги, що пред'являються до тієї чи іншої спеціальності. Для пілотів, бортпровідників, техніків та інженерів з досвідом роботи основною вимогою є наявність свідоцтв та допусків до роботи на тому чи іншому типі повітряного судна.

[Окремим питанням є знання мов, за вимогами ІСАО, тому авіаперевізники намагаються наймати фахівців вже з 4-им рівнем англійської, а якщо необхідно найняти пілота або техніка для літака бізнес-класу, то враховується можливість володіння німецькою, французькою, іспанською та італійською мовами, залежно від маршруту польотів.](http://www.aviatehnic.ru/index.php?link=bezopasnost)

Іншим аспектом кадрового забезпечення, є перепідготовка льотного персоналу, яка являє собою перепідготовку на певний тип повітряного судна. Вперше підготовка кадрів для авіації почала здійснюватися в Першій російській військово-авіаційній школі у 1910 р. 14 вересня 1910 р. царський уряд затвердив «Положення про першу російську військово-авіаційну школу», яка була відкрита в листопаді того ж року на Куликовому полі під Севастополем. Вже з 14 листопада 1910 р. у цій школі почалися навчальні польоти. [[[128]](#endnote-128) с. 61].

На сьогодні цивільна авіація України має широко розвинену систему підготовки льотних кадрів, що включає в себе льотні училища (вищі та середні навчальні заклади), а також мережа навчально-тренувальних центрів (НТЦ).

На сьогодні такою підготовкою та перепідготовкою займаються: Український тренувальний центр « АВІАТОР»; Школа пілотів Київського Повітроплавального Товариства; Учбовий центр компанії ООО «Ротор Україна»; Школа Пілотів АТСК АК «Авіа-Союз»; Кременчугський льотний коледж; Центр підготовки льотного складу (ЦПЛС) ДП «Антонов»; Державна льотна Академія України; Льотна школа «Капітан Нестеров».

Так, наприклад, для організації та здійснення професійної підготовки авіаційного персоналу в Державному підприємстві обслуговування повітряного руху України (Украерорусі) створена система навчальних підрозділів, до складу якої входять:1) Навчально-сертифікаційний центр (Бориспіль); 2) Регіональні центри підвищення кваліфікації фахівців ОЦВС (Львів, Харків); 3)Тренажерні центри регіональних структурних підрозділів (Донецьк, Дніпропетровськ, Одеса, Сімферополь, Бориспіль).

Професійна підготовка авіаційного персоналу Украероруху здійснюється за такими напрямами:• початкова професійна підготовка;• підтримку / поновлення кваліфікації;• перепідготовка;• підвищення кваліфікації;• мовна підготовка.

Необхідно зауважити, що підготовка, перепідготовка і підвищення кваліфікації авіаційного персоналу України з видачею відповідних свідоцтв здійснюється у сертифікованих навчальних авіаційних закладах, центрах перепідготовки і підвищення кваліфікації авіаційних спеціалістів, в інших оранізаціях України та в іноземних навчальних закладах, що мають відповідний сертифікат, який визнається в Україні [[[129]](#endnote-129)] .

Професійна підготовка організована і здійснюється на підставі стандартів ІСАО і Євроконтролю за затвердженими в установленому порядку программами Украерорух має Сертифікат Державної авіаційної служби України № 14/2012 від 21.01.2012) на право здійснення підготовки для отримання відповідних свідоцтв персоналу організації повітряного руху та / або внесення рейтингів у свідоцтва .

Навчально-сертифікаційний центр Украероруху (НСЦ Украероруху) - структурний підрозділ Украероруху, створене з метою організації та здійснення професійної підготовки, перепідготовки, підтримання / відновлення та підвищення кваліфікації, а також сертифікації авіаційного персоналу. **НСЦ Украероруху**  — структурний підрозділ Украероруху. Центр створено з метою організації та здійснення професійної підготовки (перепідготовки, підтримання, відновлення та підвищення кваліфікації) авіаційного персоналу. Центр приймає участь у сертифікації авіаційного персоналу. Право здійснювати професійну підготовку для отримання відповідних свідоцтв авіаційних спеціалістів та/або внесення рейтингів, доповнень до рейтингів, спеціальних відміток до таких свідоцтв засвідчене Сертифікатом, виданим Украероруху Державною авіаційною службою України від 21.01.2012 за № 14/2012 (далі - Сертифікат).

При Національному авіаційному університеті (м. Київ) успішно функціонують два Європейські регіональні навчальні центри ІКАО. Це Європейський регіональний навчальний центр ІКАО з авіаційної безпеки і Європейський регіональний навчальний центр ІКАО з підготовки державних інспекторів з безпеки польотів та льотної придатності повітряних суден. Обидва Центри працюють за методологією TRAINAIR, використовуючи Стандарти и Рекомендовані практики ІКАО, а також стандартні пакети навчальних програм, розроблені ІКАО. Національні навчальні центри Інституту ІКАО створені з метою підготовки, перепідготовки і підвищення кваліфікації персоналу для цивільної авіації. Робота Центрів спрямована на підвищення рівня безпеки цивільної авіації на національному рівні, на практичне впровадженя науково-методичних розробок, які виконуються спеціалістами Національного авіаційного університету і службами цивільної авіації України згідно програм, затверджених Державною авіаційною адміністрацією.

Центр підготовки льотного складу (ЦПЛС) ДП «Антонов» згідно свого «Положення» в даний час виконує наступні завдання :

1. Підготовка випробувачів авіаційної техніки всіх спеціальностей для авіаційної промисловості України за програмами початкової підготовки і підвищення кваліфікації: пілоти-випробувачі; штурмани-випробувачі; інженери-випробувачі бортові; радисти-випробувачі бортові; ведучі інженери з випробування систем; ведучі інженери з випробування літаків; інженери -експериментатори.

2. Підготовка льотного складу (теорія, тренажер, польоти) на літаки сім'ї «АН» (пілоти, штурмани, бортінженери, бортрадисти, бортпровідники, борт-оператори) ДП «Антонов» та інших організацій, підприємств експлуатуючих, виготовляючих і ремонтуючих ПС розробки ДП «Антонов», а також приватних осіб.

3. Теоретична підготовка (перенавчання) авіаційного персоналу з технічного обслуговування ПС (спеціальність СіД і АіРЕО) ДП «Антонов» та інших підприємств експлуатуючих ПС розробки ДП «Антонов», а також приватних осіб. 4. Періодична підготовка, курси підвищення кваліфікації (КПК) льотного складу (членів екіпажу ПС) вказаного в п.2.

5. Підготовка пілотів інструкторів ТRІ (Таре гаtinginstructor) на літак АН-148.

6. Курси підвищення кваліфікації (КПК) періодична підготовка інструкторів ТRІ АН-148.

7. Початкова підготовка членів екіпажу ПС (пілоти, штурмани, бортінженери, бортрадисти) «ведення радіозв'язку на англійській мові для екіпажів ПС, що виконують польоти на МВЛ»

8. Періодична підготовка (КПК) льотного складу (членів екіпажу) ПС «ведення радіозв'язку на англійській мові для екіпажів ПС, що виконують польоти на МВЛ».

9.Періодична підготовка (КПК) авіаційного персоналу з технічного обслуговуванню ПС (спеціальність СіД і АіРЕО) ДП «Антонов», інших підприємств та приватних осіб.

10.Проведення стажування, практична підготовка авіаційного персоналу з технічного обслуговування ПС (спеціальність СіД и АіРЕО) ДП «Антонов», інших підприємств і приватних осіб. Ан-12, Ан-124 та його модифікації, Ан-140, Ан-148, Ан-22, Ан-24, Ан-26, Ан-28, Ан-32, Ан-74 та його модифікації, Ан-225.

11.Проведення екзаменів з теоретичних дисциплін у спеціалістів ІТС з метою видачі, подовження строку дії свідоцтв авіаційного персоналу з технічного обслуговування ПС.

12.Проведення професійної підготовки всіх вказаних спеціалістів за додатковими програмами розробленими в ЦПЛС.

Важливою складовою є підбір і підготовка кадрів для літаків бізнес-класу, які мають зарубіжну реєстрацію. У такому випадку за вимогами ІСАО льотний склад повинен мати JAR-ліцензію або FAR-ліцензію, що дозволяє йому виконувати польоти на повітряному судні іноземної еєстрації. Тому,перевізники сегменту ділової авіації можуть наймати іноземну робочу силу.

У іноземних країнах більшість авіаційних компаній, при необхідності найму та підбору персоналу звертаються до спеціалізованих компаній. Провідними компаніями, в якості забезпечення кадрами авіатранспортні підприємства, є Aeropeople і Aerotek. Вони спеціалізуються в галузі найму і підписання договорів з постійним персоналом авіації у Великобританії, США та Європі в цілому. Також, вони тісно співпрацюють з провідними організаціями, які допомагають в підборі працівників на всіх рівнях, а також пропонують кандидатів для пошуку, відповідно до специфіки роботи, місця розташування компаній або промисловості. Aeropeople і Aerotek є членами організації REC, the Recruitment & Employment Confederation, яка пов'язана з суворим кодексом поведінки, створеним для забезпечення високої якості робочої практики. В цьому можна переконатися, спостерігаючи рівень якості, який пропонують і надають ці компанії. Aeropeople і Aerotek мають повну акредитацію по ISO 9002 (міжнародний стандарт системи якості). Однією з переваг даних компаній є можливість підвищення рентабельності аваітранспортних підприємств за рахунок скорочення витрат на підбір, найм та управління персоналом, витрат на зниження плинності кадрів та інших осорбливостей пов’язанмих з витратами на кадрове забезпечення. Мережа цих компаній складається з більш ніж 150 відділень по всьому світу[[[130]](#endnote-130)].

При підборі персоналу, допоміжні агенції керуються переліком критеріїв, які надає авіаційна компанія. Агенції, які допомагають в підборі персоналу дбають не лише про авіаційну компанію, яка звернулася за допомогою, але і про інтереси кандидатів, які шукають роботу. Основні критерії до авіаційного персоналу, які висуваються міжнародними авіаційними компаніями: 1. Вимога до віку, яка варіюється між авіакомпаніями. Максимальний віковий ценз встановлює від 25 до 35 років. 2. Вимога до рівня освіти, вища освіта або освіта отримана в коледжі.

3. Вимога до знання англійської мови є ключовою передумовою при прий-нятті на роботу до авіаційної компанії. 4. Вимога до відомостей про стан здоровя. Кандидати повинні пройти попе-реднє медичне обстеження та надати довідку про стан здоров’я. 5. Досвід роботи не є конкретною вимогою, але перевага буде надаватися кандидатам, які вже працювали в цій галузі. [[[131]](#endnote-131)C. 23].

Для повітряного транспорту, який працює в умовах посиленої відповідальності за життя пасажирів, питання використання інтелектуальних здібностей персоналу відповідно до поточної ситуації, при якій буде забезпечуватися висока ефективність надання авіаційних послуг, стоїть надзвичайно гостро.

Наявність вищої освіти у 85% авіаперсоналу є сприятливим підґрунтям для формування, активізації і розвитку його інноваційної діяльності. Незважаючи на високий рівень освіти і професійної підготовки, працівники на сьогодні не володіють достатніми рисами для ефективного розвитку інноваційної діяльності. Необхідне формування на авіапідприємстві кадрової стратегії, спрямованої на вирішення проблем формування, розвитку та активізації інноваційного потенціалу працівників. Адже саме цей потенціал може бути ефективним заходом для подолання наслідків кризи.

Проблема збереження кадрів актуальна для багатьох авіакомпаній, які відчувають нестачу у льотних екіпажах повітряних суден, оскільки від їхньої підготовки багато в чому залежить безпека польотів і результуюча економічна ефективність. На даний момент ситуація в Україні така, що частка перевезень на відносно нових вітчизняних літаках не перевищує 5-8%, а перенавчання пілотів для роботи на авіатехніці іноземного виробництва здійснюється в європейських тренінгових центрах. Кількість навчальних закладів різного рівня акредитації і комерційних приватних організацій, що займаються підготовкою льотного складу дорівнює 17.

Найскладніше піддається відновленню льотний склад авіаційної галузі. Підготовка авіаційних фахівців займає від 5 до 10 років, а керівників – від 10 до 15. Проблема недостачі льотного складу найчастіше вирішується шляхом спрощеного перенавчання членів екіпажів і введення до складу командирів повітряних суден спеціалістів, що не мають необхідного досвіду і професійної підготовки. За статистикою льотний склад, який підпадає під скорочення, у більшості випадків вертається до галузі при мотивації високої заробітної плати або інших соціальних умов, а інженерно-технічний персонал, як правило, у цивільну авіацію вже не повертається. Дороговартісна підготовка кваліфікованого командира магістрального літака обходиться дуже дорого, і його працевлаштування за кордоном повинно розглядатися як втрати бюджетних коштів особливого призначення, що не підлягають поверненню. Тому, скорочення персоналу в авіації небезпечні своїм післякризовим ефектом, а отже, навіть в умовах скорочення робочих місць, потрібно думати про те, щоб зберегти кадровий потенціал галузі, і готувати молодих фахівців на майбутнє.

В даний час для цивільної авіації особливу значимість і пріоритетність набувають питання, пов'язані з підготовкою авіаційного персоналу. Різні стадії формування і введення в дію законодавчих актів, національних авіаційних правил, а також певні відмінності в підходах до них в державах - учасницях Угоди про цивільну авіацію та про використання повітряного простору дають підставу вважати доцільним активізувати діяльність організацій, що займаються підготовкою авіаційного персоналу, створення узгодженої системи, що дозволяє досягти однаковості у підготовці авіаційного персоналу та сертифікації навчальних закладів цивільної авації шляхом вдосконалення і впровадження єдиних програм, навчальних планів, стандартів, що враховують міжнародну практику ІКАО, а також системи сертифікації навчальних закладів ЦА дозволяє державам-учасницям Угоди взаємно визнавати рівень кваліфікаційних вимог і видаються дипломи та свідоцтва.

Негативно впливає на якість організації та проведення навчального процесу моральне та фізичне старіння навчально-матеріальної бази навчальних закладів. Звідси, у всіх актах з оцінки відповідності сертифікаційним вимогам навчальних закладів містяться вимоги щодо прискорення доведення матеріально-технічної бази до рівня сучасних вимог.

Особливої уваги заслуговує процес перепідготовки льотних фахівців, що мають великий досвід роботи на літаках вітчизняного виробництва при переході на іноземну техніку. Технічні характеристики і складність конструкції повітряних суден нового покоління призводять до певних проблем їх експлуатації. Оскільки, чим більше застосовується автоматика в польоті повітряного судна, тим менше надається можливостей пілотам для подолання форсмажорних обставин, що виникають під час виконання польоту. Це обумовлено тим, що буде потрібно набагато більше часу для відпрацювання практичних навичок управління повітряним судном у неавтоматичному режимі польоту. Крім цього на пілотів все більше впливає робоче навантаження, що виникає в результаті підвищення обсягу перевезень, появи нових експлуатаційних систем і концепцій діяльності на аеродромах. Все це є об'єктивною підставою для розгляду нових методик підготовки пілотів і перегляду традиційних методів. Ускладнення методик і програм підготовки неминуче призведе до збільшення витрат. Тому однією з актуальних завдань є оптимізація процесу навчання залежно від складності програм підготовки.

Основна мета вирішення таких завдань - забезпечити необхідний рівень підготовленості авіаспеціалістів при мінімальних витратах на навчання.

Найважливішим завданням кадрової політики є забезпечення авіаційної галузі людськими ресурсами - персоналом нової формації і високої кваліфікації, фахівцями, здатними підтримувати високий рівень безпеки польотів та авіаційної безпеки в цілому. Держава повинна дбати про забезпечення ефективного використання трудових ресурсів галузі, їх збереження і примноження на основі створення сприятливих умов і гарантій для прояву кожним працівником своїх професійних якостей та здібностей до праці.

Виходячи з цього, до основних завдань удосконалення забезпечення безпеки цивільної авіації в Україні можна віднести здійснення реформування шляхом:

1. систематичного і комплексного удосконалення правової бази в сфері безпеки цивільної авіації, шляхом її подальшої систематизації (головним чином, кодифікації), усунення прогалин і колізій в законодавстві, приведення до світових та європейських стандартів з обов’язковим урахуванням української специфіки, аналіз як позитивного, так і негативного досвіду; прийняття ряду важливих законів, посилення правової регламентації всього процесу забезпечення безпеки цивільної авіації; 2) створення на основі системного комплексного підходу якісно нової цілісної системи державного управління персоналу цивільної цивільної авіації на основі поєднання; 3) створення ефективної системи громадського контролю за станом безпеки цивільної авіації та роботи персоналу цивільної авіації вцілому, з метою забезпечення конституційного права громадян на життя, здоров’я (ст. 27 Конституції України [[[132]](#endnote-132)]), безпечне довкілля (ст. 50 Конституції України ), інформацію, що стосується їх безпеки, недопущення випадків незаконного приховування та перекручення інформації, а також порушення конституційних прав і свобод в процесі забезпечення безпеки цивільної авіації (особливо це стосується прав на безпечне довкілля та інформацію осіб, що проживають поблизу розташування аеропортів, аеродромів, інших авіаційних об’єктів, які можуть становити загрозу для життя або здоров’я населення).

Пріоритетними напрямами розвитку і вдосконалення нормативно-правової бази організації персоналу цивільної авіації є: - гармонізації положень національного законодавства з міжнародним законодавством у сфері підготовки, препідготовки авіаційного персоналу та діяльності персоналу цивільної авіації вцілому"; розробка нових або вдосконалення існуючих документів стосовно безпеки в процесі роботи персоналу цивільної авіації; внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення в частині, що стосується встановлення, і за необхідності посилювання адміністративної відповідальності за порушення у сфері здійснення авіаційних перевезень та діяльності персоналу цивільної авіації; розробку нормативного акта, що встановлює відповідальність і взаємодії уповноважених органів і зацікавлених осіб в області забезпечення і підтримки льотної придатності цивільної авіаційної техніки [[[[133]](#endnote-133)]].

**Висновки до розділу 1**

Адміністративно-правова організація - застосування до відповідних об'єктівзасобів адміністративного права з метою їх структуризації і детермінації системних властивостей.

Система персоналу цивільної авіації є численою і розгалуженою, яка відіграє надзвичайно важливу роль у здійсненні всіх основних завдань і функцій держави щодо забезпечення безпеки цивільної авіації. При цьому кожна із складових частин цієї системи складається з ще простіших систем, кожна із яких складається з власних елементів і структурних підрозділів, посад. Сукупність елементів, взаємопов'язані між собою таким чином , що виникає певна цілісність , єдність.

Ця система взаємозалежить із середовищем. Вона унікальна, тому що формується і проявляє свої властивості у взаємодії з середовищем при тому, шо існує і розвивається згідно не тільки загальним , але і її власним, тільки їй властивим законам, і може пристосовуватися до змін зовнішнього середовища. Відзначаючи значення зовнішнього середовища, не слід разом з тим його абсолютизувати. Специфіка цілісної системи, її сутність визначаються насамперед природою утворюючих її частин, характером їх внутрішніх взаємозвʼязків.Що ж стосується зовнішнього середовища, то дія її факторів завжди переломлюється через внутрішнє, сутність даного цілого, через властиві йому внутрішні протиріччя.

Істотними характеристиками цілісної системи є її системні якості, склад, тобто набір специфічних частин, динамічна структура і характер взаємодії із зовнішніми умовами. Системі персоналу цивільної авіації властиві виключно складні структурно-функціональні залежності і нелінійні причинні відносини. Вони органічно взаємопов'язані, прямо чи опосередковано впливають один на одного, в результаті у сукупності система виступає як складна цілісна. До того ж, це не довільно, механічно створений конгломерат суспільних феноменів, а система яка виникає і змінюється закономірно з розвитком природничо - історичного процесів. Поряд з цим дана система виступаючи відносно сталою зберігає свої істотні риси, якісну визначеність протягом відомого, часом тривалого, періоду часу.

Організація відображає структуру системи, її будову: склад, набір компонентів, порядок життедіяльності, функціонування, просторово-тимчасові зв'язки компонентів системи, а також її ставлення до інших систем, які перебувають з нею у функціональних зв'язках.

Організацію персоналу цивільної авіації можна представити і як стан об'єкта або суб'єкта управління, тобто певну впорядкованість, цілісність того й іншого в структурному і функціональному відношенні.

Якою б великою не була структурно-функціональна система персоналу цивільної авіації, не можна забувати, що свою специфічну функцію кожна частина здатна виконувати не сама по собі, а в рамках даної цілісної системи, в безпосередньому або в опосередкованому зв'язку і взаємодії з іншими частинами. Інакше кажучи, за системні властивості цілого несуть відповідальність всі частини в їх взаємодії, а на певну частину примадає лише якась частка відповідальності за ту чи іншу властивість.

# Розділ 2. СТРУКТУРА персоналу цивільної авіації

## 2.1. Льотний персонал цивільної авіації

Держава несе відповідальність за безпеку повітряного транспорту і повітряних сполучень, тому за допомогою правового регулювання здійснюється спрямування і координація дій всіх суб’єктів, що мають відношення до авіаційної діяльності. До таких суб’єктів відноситься персонал цивільної авіації об’єднанний в системне утворення за сутнісно-змістовими ознаками, що обумовлені єдністю основного стратегічного завдання – забезпечення безпеки польотів та авіаційної безпеки в цілому.

В рамках визначеної сфери цивільної авіації функціональний спектр персоналу є досить широким і залежить від напрямків діяльності (здійснення льотної експлуатації, випробування та технічне обслуговування повітряних суден та засобів аеронавігаційного обслуговування, і організація повітряного руху та використання повітряного простору) та місця (в небі чи на землі) де ця діяльність здійснюється.

В п.1.1 нашого дослідження нами було зазначено, що нормами Конвенції міжнародної цивільної авіації (ІКАО) Додаток 1 встановлює в залежності від того у польоті або на землі особа виконує свої професійні обов'язки поділ авіаційного персоналу на дві групи: 1) в польоті – «льотний екіпаж» – пілот і всі інші особи екіпажу повітряного судна (бортрадист, бортоператор, бортпровідник, інспекторського та інструкторського складу, до функціональних обов'язків яких належать обов'язки щодо здійснення контролю за діяльністю осіб екіпажу повітряного судна в польоті та особи, які здійснюють керівництво льотно-випробувальними службами і беруть участь в досвідчених польотах як члени екіпажу повітряного судна); 2) на землі – «наземний персонал» – фахівці, які здійснюють регулювання і обслуговування повітряного руху; спеціалісти, які здійснюють організацію і технічне обслуговування повітряних суден, а також всі види забезпечення польотів; термінологією вищезазначеного Доповнення 1, - «інший авіаційний персонал».

Одні авіакомпанії мають свої повітряні кораблі, свою льотну службу, інші – орендують повітряні кораблі і льотний склад, фактично виконуючи тільки посередницькі функції. Але в усіх випадках виконання авіаційної діяльності вимагає наявності повітряного корабля і висококваліфікованого льотного складу.

Розглянмо вплив історичного розвитоку цивільної авіації з часів Радянського Союзу до визнання незалежності України і теперішнього часу на формування законодавчої бази , що визначає правовий статус льотного складу в Україні.

Першим правовим актом, який на законодавчому рівні регулював діяльність льотного персоналу, був «Декрет про повітряні пересування», виданий Радою Народних Комісарів (далі – РНК) 17 січня 1921 р. (чинний з 1 березня 1921 р.), [[[[134]](#endnote-134)]]. До такого персоналу відносивсся лише пілот. Так, ст. 6 цього Декрету було встановлено, що управління повітряними суднами дозволено лише тим особам, які витримали у встановленому порядку іспит на звання «пілот». У випадку не здійснення пілотом протягом одного року польотів право на управління повітряними суднами було позбавлено до моменту складання нового іспиту. А згідно ст. 3 Декрету було передбачено, що будь-який пілот, який здійснює польоти, повинен бути зареєстрований і приписаний до одного з аеродромів.

В 1932 р. був прийнятий перший Повітряний кодекс (далі – ПК) СРСР , в якому Глава ІІІ «Екіпаж цивільних повітряних суден» розкриває поняття «екіпаж цивільних повітряних суден», визначає його склад, права та обов’язки командира, а також членів екіпажу. Екіпаж складається з командира і команди. Таким чином, «екіпаж цивільних повітряних суден» представлен як колективний суб’єкт. В цьому, вважаємо, є суттєва відмінність ПК СРСР 1932 р. від вищезазначеного Декрету. Ст. 17 ПК СРСР встановила, що команда призначається на ті цивільні повітряні судна, що вимагають обслуговування під час польоту спеціальним персоналом, окрім командира. Особи, що входять до складу екіпажу, залежно від посад, які вони обіймають, повинні мати спеціальну теоретичну та практичну підготовку, що перевірена контрольними випробуваннями (ст. 19). Що ж до безпосереднього складу екіпажу цивільного повітряного судна, то він був поставлений у залежність від типу повітряного судна і завдань польоту та визначався правилами Головного управління цивільного повітряного флоту (ГУЦПФ) [[[[135]](#endnote-135)]].

Прийняття Повітряного кодеку стало поштовхом до створення нової правової регламентації діяльності галузі цивільної авіації СРСР та льотного персоналу. Особливо необхідно відмітити період з 1939 по 1940 рр., коли було прийнято багато нормативно – правових актів, що стосувалися працівників цивільної авіації, а саме: Керівництво по льотній службі авіації спецпризначення; Правила про склад екіпажу цивільних повітряних суден; Керівництво по льотній службі на повітряних лініях СРСР; Тимчасовий дисциплінарний статут ЦПФ, накази Головного управління цивільного повітряного флоту (ГУЦПФ): «Положення про класифікацію спеціалістів ЦПФ», «Положення про других пілотів», «Керівництво по аеродромній службі ЦПФ по упорядкування обліку явки та виходу з роботи працівників, «Про боротьбу з порушеннями льотної дисципліни», «Про подальше упорядкування трудової дисципліни та табельного обліку працівників апарату ГУЦПФ»; «Про заходи щодо боротьби з аварійністю в ГУЦПФ», Про введення обов’язкового мінімуму знань по загальним та спеціальним дисциплінам для льотного та технічного складу ЦПФ»; циркуляр начальника ГУЦПФ № 097-2303 «Порядок табельного обліку льотного та технічного складу»[[[[136]](#endnote-136)]].

Важливою віхою в історії розвитку законодавчої бази цивільної авіації стала Конвенція про міжнародну цивільну авіацію (1944 р.) та заснована і діюча з 1947 Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО). З урахуванням міжнародних стандартів та рекомендованої практики ІКАО в цивільній авіації був розроблений третій комплексний законодавчий акт– новий ПК СРСР, який був прийнятий і введений дію з 1 січня 1962 р. [[[137]](#endnote-137)]].

У 1964 році відбулися зміни в структурі управління цивільною авіацією, що стосувалися створення на базі Головного управління цивільного повітряного флоту загальносоюзного Міністерства цивільної авіації СРСР. З часом поступово удосконалюються старі та приймаються нові нормативно – правові акти. Наприклад: в 1972 р. – Загальне положення про льотний загін цивільної авіації; в 1980 р. – Положення про робочий час та час відпочинку працівників цивільної авіації, Положення про робочий час та час відпочинку працівників цивільної авіації; 1984 р. – Галузеві правила внутрішнього трудового розпорядку для працівників підприємств, установ, організацій цивільної авіації; 1985 р. – Керівництво з виконання польотів в цивільній авіації СРСР

Наступна редакція Повітряного кодексу була прийнята у травні 1983 р. [[[138]](#endnote-138)]]. Аналізуючи норми цього акту через призму встановлення нових вимог до персоналу цивільної авіаціі то слід зазначити, що, було введена дефініція «авіаційний персонал», детально регламентовані основні положення, які визначали правовий статус авіаційного персоналу і, зокрема, екіпажу повітряного судна, з урахуванням зобов’язань, прийнятих СРСР за міжнародними договорами (ст.ст. 7, 22-29, 64-68 ПК СРСР та ін.).

З часів розбудови незалежної України відбувалися суттєві зміни в формуванні та функціонуванні інститутів державної влади в галузі цивільної авіації та реформуванні і удосконаленні системи державного управління цивільною авіацією, що спричинило створенням нового авіаційного законодавства гармонізованого та уніфікованого до норм міжнародно-правових актів і стандартів. Тому, було розпочато роботу над комплексним, систематизованим, основних зводом правових норм, які регулюють правовідносини в авіації України. У травні 1993 р., постановою Верховної Ради України був уведений в дію Повітряний кодекс України (ПК України) [[[139]](#endnote-139)]]. А у липні 1993 р для підготовки висококваліфікованих кадрів для цивільної авіації України, була створена Державна льотна академія України на базі Кіровоградського вищого льотного училища цивільної авіації [[[140]](#endnote-140)]].

У відповідності до стандартів Європейського Союзу та вимог ІКАО, у січні 2003 р Правилах видачі свідоцтв авіаційному персоналу в Україні (Правила) було введено поняття «інструктор авіакомпанії», нові вимоги щодо досвіду кандидатів на отримання кваліфікаційної відмітки пілота-інструктора; штурмана-інструктора; бортінженера-інструктора; бортпровідника-інструктора. А також було визначено шість категорій пілота-інструктора, які в залежності від кваліфікації поділяються на: льотний інструктор (FI); інструктор з підготовки для отримання кваліфікаційної відмітки відповідного типу повітряного судна (TRI); інструктор з підготовки для отримання кваліфікаційної відмітки класу повітряного судна (CRI); інструктор з підготовки для отримання кваліфікаційної відмітки польотів за правилами (IRI); інструктор тренажера відповідного типу повітряного судна (SFI); інструктор авіакомпанії відповідного типу повітряного судна (LI). [[[141]](#endnote-141)]]

Чергові зміни до Правил були внесені у червні 2007 р., [[[142]](#endnote-142)]]. Ними було встановлено, що власники свідоцтв комерційного пілота або пілота транспортної авіації не допускаються до виконання функцій командирів повітряних суден, зайнятих у регулярних або нерегулярних польотах, що виконуються за плату або за наймом, при досягненні ними 63-річного віку (раніше – 60-річного віку). Однак, в подальшому у березні 2008 р. найсуттєвіші зміни [[[143]](#endnote-143)]] відбулись стосовно визначення змісту поняття: «диспетчер управління повітряним рухом», «фахівець обслуговування повітряного руху», «студент-диспетчер управління повітряним рухом», «оператор авіаційної станції (служби руху)», а також встановлення для отримання свідоцтв пілотів такої вимоги як володіння мовою, яка використовується для радіотелефонного зв’язку (володіння англійською та російською мовами), та визначення обсягу її розуміння.

З метою відповідності стандартам Європейського Союзу та вимог ІКАО, у січні 2003 р до Правил видачі свідоцтв авіаційному персоналу в Україні [106] було введено поняття «інструктор авіакомпанії», нові вимоги щодо досвіду кандидатів на отримання кваліфікаційної відмітки пілота-інструктора; штурмана-інструктора; бортінженера-інструктора; бортпровідника-інструктора. А також було визначено шість категорій пілота-інструктора, які в залежності від кваліфікації поділяються на: льотний інструктор (FI); інструктор з підготовки для отримання кваліфікаційної відмітки відповідного типу повітряного судна (TRI); інструктор з підготовки для отримання кваліфікаційної відмітки класу повітряного судна (CRI); інструктор з підготовки для отримання кваліфікаційної відмітки польотів за правилами (IRI); інструктор тренажера відповідного типу повітряного судна (SFI); інструктор авіакомпанії відповідного типу повітряного судна (LI).

Подальші зміни до Правил видачі свідоцтв авіаційному персоналу відповідно до норм ІКАО, стосувалися визначення змісту поняття: «диспетчер управління повітряним рухом», «фахівець обслуговування повітряного руху», «студент-диспетчер управління повітряним рухом», «оператор авіаційної станції (служби руху)», ;встановлення для отримання свідоцтв пілотів такої вимоги як володіння мовою, яка використовується для радіотелефонного зв’язку (володіння англійською та російською мовами), та визначення обсягу її розуміння [107]. А також збільшення вікового цензу для власників свідоцтв комерційного пілота або пілота транспортної авіації не допускаються до виконання функцій командирів повітряних суден, зайнятих у регулярних або нерегулярних польотах, що виконуються за плату або за наймом, при досягненні ними 63-річного віку (раніше – 60-річного віку).

Здійснюючи аналіз наукових доробок[[[144]](#endnote-144)]] і нормативно – правової бази[[[145]](#endnote-145)]],[[[146]](#endnote-146)]] приходимо до висновку, що до осіб авіаційного персоналу, основними функціональними обов’язками яких є керування та експлуатація повітряних суден при виконанні польотів застосовують синонімічні терміни «льотний персонал», «льотно-підйомний склад», «льотні спеціалісти», «льотний екіпаж».

Спробуємо проаналізувати сучасне тлумачення і розумння поняття «Екіпаж» та його склад в нормативно - правових актах та наукових джерелах.

Так, в енциклопедичних словниках: 1). Авіаційна енциклопедія слово «екіпаж» («equipage» - франц., прямий переклад – команда; спорядження) визначає як особовий склад корабля, судна, космічного корабля тощо [[[147]](#endnote-147)]].

2). Велика енциклопедія транспорту тлумачить «екіпаж повітряного судна» як осіб призначених для виконання на повітряному судні польотного завдання [[[148]](#endnote-148)]]

3). В Юридичній енциклопедії [[[149]](#endnote-149)]] «екіпаж повітряного судна» – це особи авіаційного персоналу, яким у встановленому порядку доручено виконання певних обов’язків з керування та обслуговування повітряного судна при виконанні польоту.

В той же час, Ю.М. Малєєв зазначає, що на кожному повітряному судні знаходиться екіпаж, який забезпечує керування повітряним судном та обслуговуванням його під час польоту[[[150]](#endnote-150)]]

Треба відзначити, що в методичному посібнику авторів М.Г. Ковтюха, Ф.І. Скрипника та О.М. Реви «Організація льотної роботи в питаннях і відповідях» наведено визначення «екіпаж цивільно-повітряного судна» – це особи, призначені для виконання на повітряному судні польотного завдання, забезпечуючи його надійну експлуатацію та безпеку польоту [[[151]](#endnote-151)]].

Як видно з приведених визначень, екіпаж розглядається як сукупність осіб, де об’єднануючим фактором виступає перебування на борту повітряного судна під час польоту, причому кількісна характеристику не наводиться.

Слід зазначити, що Повітряний кодекс України (1993 р.) [] в ст. 35 визначає термін «Екіпаж повітряного судна» як особи авіаційного персоналу, яким у встановленому порядку доручено виконання певних обов’язків з керування і обслуговування повітряного судна при виконанні польотів». При цому наводиться перелік членів льотного екіпажу повітряного судна: командир, інші особи льотного екіпажу та обслуговуючий персонал.

На думку Н.В. Дараганової, всі члени екіпажу повітряного судна не можуть належати до льотного складу повітряного судна, бо не всі вони виконують обов’язки щодо керування або експлуатації повітряного судна. А в правових документах встановлено, що вираз «член льотного екіпажу» має таке ж значення, як і використовуваний у ІКАО вираз «член льотного складу екіпажу повітряного судна» та «льотний склад» і означає члена екіпажу повітряного судна, який має свідоцтво, та на якого покладені обов’язки, пов’язані з керуванням повітряним судном протягом польотного часу [[[152]](#endnote-152)]].

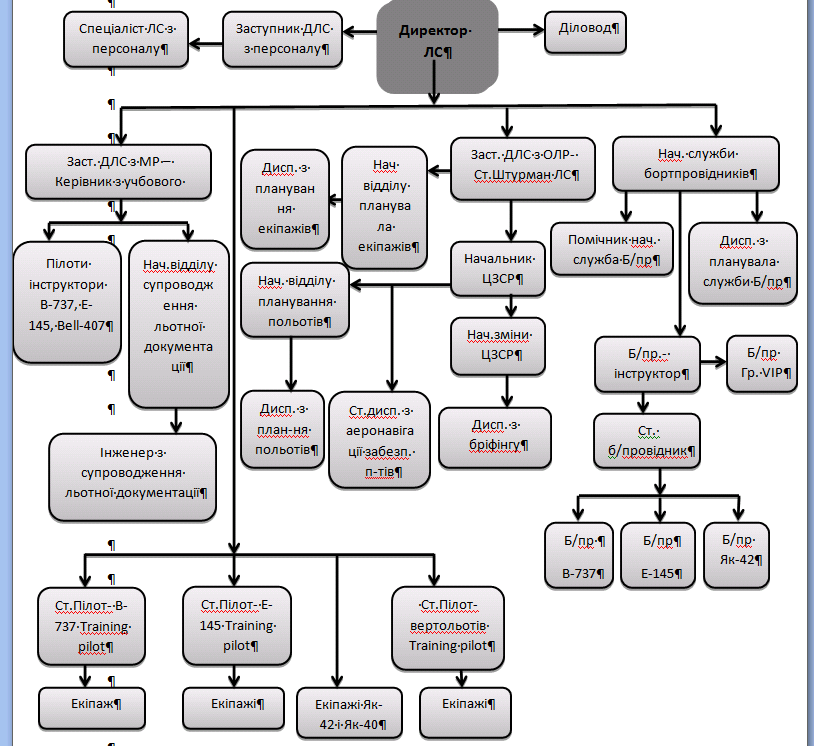
З цим твердженням ми не можемо погодитися, оскільки вважаємо, що детермінація поняття «льотний екіпаж» здійснюється з врахуванням обставин ситуативно-триваючого процесу (польоту) виконання своїх професійних обов’язків авіаційним персоналом. Наявність свідоцтва можна розглядати лише як кваліфікаційну ознаку, що є підставою для прийняття особи на відповідну посаду і допуску її до виконання певних видів робіт. Тому, з моменту фактичного призначеення складу екіпажу уповноваженої на те особи до моменту звіту про виконання рейсу, цей склад залишаеться льотним екіпажем не враховуючи місця його перебування (на землі чи в повітрі). При чому, дійсно для здійснення своїх функціональних обов’язків повинен відбутися факт льотної дії (польоту). Отже, саме функції, які здійснюються в польоті члени екіпажу, виступають головною інтегративною ознакою «льотного екіпажу».

Підтвердженням тому, є прописана в чинному Повітряному кодексі України (2011 р.) законодавцем норма, що усі члени екіпажу належать до льотного складу. При цьому екіпажу повітряного судна присвячен розділ VIII ПК, де ст. 57 визначає, що екіпаж повітряного судна складається з осіб льотного складу, до якого належать особи льотного екіпажу та екіпажу пасажирського і вантажного салону, які під час польоту постійно виконують такі функції: 1) виконання процедур, передбачених керівництвом з льотної експлуатації повітряного судна; 2) обслуговування устаткування, механізмів та приладів, необхідних для польоту повітряного судна, а також обладнання, встановленого на повітряному судні та необхідного для виконання польотного завдання; 3) забезпечення процедур безпеки пасажирів на борту повітряного судна та їх обслуговування.

До того ж, склад екіпажу визначається залежно від типу повітряного судна, характеристик і тривалості польоту, характеру операцій, для яких це повітряне судно призначене. При цьому керівництвом визначається мінімальна чисельність складу екіпажу повітряного судна враховуючи вимоги льотної експлуатації конкретного типу повітряного судна. [[[153]](#endnote-153)]].

Законодавець в Правилах визначення робочого часу та відпочинку екіпажів повітряних суден поділяє екіпажу повітряного судна на льотний і кабінний. Так. до льотний складу належить частина екіпажу повітряного судна, на яку покладено обов'язки, пов'язані з керуванням повітряного судна та його системами впродовж польотного часу, а та частина екіпажу повітряного судна, на яку покладено обов'язки з обслуговування пасажирів, гарантування безпеки перевезення пасажирів та вантажів, виконання авіаційних робіт на борту повітряного судна впродовж польотного часу відноситься до кабінного екіпажу[[[154]](#endnote-154)]]. Важливою відмітити, що поіменний список членів екіпажу визначається експлуатантом перед кожним польотом. Таким чином, можна говорити про надання дозволу на виконання польотів конкретно визначеним особом, на яких покладається виконання своїх функціональних обов’язків та відповідальність за безпеку польоту.Основною метою для членів екіпажу є належне виконання своїх службових обов'язків, виконання обов'язків, пов'язаних з безпекою повітряного судна, пасажирів на борту та не допущення захвату та угону повітряного судна.

Наводимо приклад організаційної структури льотної служби



Обов'язки та права членів екіпажу повітряного судна визначені в ст. 58, а саме:член екіпажу повинен:1) доповідати командиру про будь-який випадок відмови, збою чи дефект, що можуть вплинути на безпечну експлуатацію повітряного судна, включаючи його аварійні системи; 2) використовувати схеми доповіді експлуатанта про випадки загрози згідно з програмою безпеки і заходами щодо безпеки польотів.

Поряд з цим, до заборон виконувати свої обов'язки на повітряному судні віднесено: 1) перебування під дією будь-якого препарату, що впливає на працездатність і може загрожувати безпеці польоту повітряного судна; 2) поганий стан, що може загрожувати безпеці польоту.

Новеллою в кодифікованому повітряному законодавсті стала норма, яка забороняє членам екіпажу вживати алкоголь менш як за вісім годин до зазначеного часу виконання своїх службових обов'язків у польоті або оголошення режиму готовності. Заборонено заступати на льотне чергування з рівнем алкоголю в крові, що перевищує 0,2 проміле, та вживати алкоголь під час польоту чи перебуваючи в режимі очікування.

Однак слід зазначити, що на рівні керівників як правило висуваються вимоги, що висуваються до професійних якостей членів льотного екіпажу, а саме: стійкість і врівноваженість особистості, відповідальність, самодісціпліна, комунікабельність, здатність працювати в команді, законопослушність, здатність до нестандартного мислення, фізична та розумова витривалість. Для забезпечення безпечної та ефективної роботи кожен член льотного екіпажу повинен досягти успіху в трьох сферах: а) технічній, б) процедурній і в) міжособистісній. Загалом вся діяльність льтного екіпажу включає в себе обмін інформацією і оскільки це командна, то члени екіпажу діляться інформацією і повинні гарантувати її сприйняття і розуміння.

Поряд з цим командир, повинен встановлювати цілі, контролювати результат і коригувати дії всього екіпажу. На випадок непередбачуваних (нештатних) ситуацій чи проблем пропонувати їх альтернативні вирішення. Детальна інформація про порядок дій екіпажу в разі виникнення надзвичайних ситуацій на борту ПС при виконанні пасажирських авіаперевезень викладена в «Інструкції щодо дій членів екіпажу ПС виникнення надзвичайних ситуацій на борту». Дана інструкція міститься на кожному Повітряному судні в папці «Інструктивний матеріал по авіаційній безпеці».

Відносно членів екіпажу застосовуються ті ж обмеження, що і до пасажирів. Тому, члени екіпажу не повинні проносити заборонені предмети ні з собою, ні у своєму багажі. Вимоги конкретної країни визначають, чи потрібно членам екіпажу проходити процедуру сканування багажу до отримання допуску на літак.

При собі кожен із членів екіпажу повинен мати наступні документи: Свідоцтво члена екіпажу з чинним доповненням; Міжнародний медичний страховий поліс; оригінал або завірена копія діючого трирічного Сертифікату підготовки членів екіпажу ПС з відпрацювання дій в небезпечних і аварійних ситуаціях; Посвідчення члена екіпажу; чинну ідентифікаційну картку співробітника Авіакомпанії; (чинний закордонний паспорт, візу – для закордонних авіаперевезень); чинний медичний сертифікат; довідку про щеплення, оригінал або завірена копія діючого Сертифікату про закінчення періодичної (щорічної) підготовки, чинну особисту медичну книжку (тільки для членів ЕПК).

Серед членів екіпажу особливий статус головної і керівної особи надано командиру повітряного судна. Дійсно, відокремленням посади командира повітряного судна від інших осіб льотного екіпажу пов'язаний з спеціальними владними правами і наділеними повноваженнями щодо усіх інших осіб протягом польотного часу, мірою своєї відповідальності за безпечне здійснення польоту.

В українську мову слово командир («kommandieren») було запозичено з німецької і означає начальник військової частини, підрозділу, літака.[[[155]](#endnote-155)], с. 443].

ІКАО [[[156]](#endnote-156)] встановлено, що командир повітряного судна – це пілот, відповідальний за керування повітряним судном та його безпеку протягом польотного часу.визначення є дослівним перекладом визначення поняття «командир повітряного судна». Фактично дослівно це визначення використовується в різних нормативно-правових актах України з питань цивільної авіації як, наприклад, в Правилах видачі свідоцтв авіаційному персоналу в Україні, Правилами авіаційного пошуку та рятування в Україні[[[157]](#endnote-157)]] [109], онак це визначення в кодифікованих джерелах (кодексах) не зустрічалося.

В чинному кодексі законодавець в ст. 59. Встановив, що командиром повітряного судна може бути пілот, який має відповідну кваліфікацію та досвід та призначається експлуатантом з числа членів екіпажу для виконання керівних функцій на повітряному судні. А якщо до складу екіпажу повітряного судна входить лише одна особа, вона виконує обов'язки командира повітряного судна.

Призначення пілота, який виконує функції командира повітряного судна та несе відповідальність за безпечне виконання польоту може здійснювати власник, орендар або лізингоодержувач повітряного судна авіації загального призначення.

Особливістю адміністративно-правового статусу командира повітряного судна України є наявність у командира повітряного судна спеціальних владних повноважень, а саме командир повинен вміти: керувати роботою всього льотного екіпажу протягом усього польоту; приймати відповідні рішення та вимагати їх виконання; належним чином представляти авіакомпанію перед пасажирами, показав високий рівень поваги до клієнта; планувати політ відповідно до Інструкціі; відповідати за безпечний політ на протягом усіх його етапів, як в нормальних, так і в екстремальних ситуаціях у відповідності з усіма вимогами та обліком комфорту пасажирів; бути в повній мірі ознайомленим з роботою всіх систем літака у всіх ситуаціях, описаних в технічних посібниках; знати критичний ліміт роботи літака і його систем; виконувати специфічні обов'язки, які можуть виникнути у зв'язку з появою другого командира; відповідально виконувати обов'язки не пілотує пілота в той час, як другий пілот керує літаком; контролювати дії другого пілота за принципом «закритого циклу» і залучати його увагу до можливих помилок; здійснити посадку літака в разі недієздатності другого пілота; знати і застосовувати всі процедури і інструкції з ситуації, спираючись на відповідні документи, які описують дії в нормальних і екстрених ситуаціях; усвідомлювати необізнаність пасажира в льотній справі і, відповідно, проявляти максимальну увагу до нього, а також пропагувати цю політику серед членів екіпажу; інструктувати всіх членів екіпажу і в повному обсязі ділитися з ними своїм професійним досвідом. Відповідати всім вимогам загальних стандартів роботи, незважаючи на вплив стресу, викликаного повною відповідальністю за проведення польоту

Дослідження ст. 60. ПК засвідчує, що до командира повітряного судна як особу, наділена спеціальними владними повноваженнями щодо всіх осіб, які перебувають на борту даного повітряного судна встановлена така відповідальність: 1) несе відповідальність за безпеку всіх членів екіпажу, пасажирів і вантажу на борту з моменту, коли він піднімається на борт, до моменту, доки не залишить літак після польоту; 2) несе відповідальність за експлуатацію і безпеку повітряного судна з моменту готовності повітряного судна вирулити на злітну смугу для польоту до того моменту, коли закінчилося приземлення і двигун (двигуни), що використовувався як основна силова установка, заглушено;

Пункт 1. ст. 60 ПК визначає права командира повітряного судна: 1) має право віддавати команди, які вважає необхідними і такими, що забезпечують безпеку повітряного судна, пасажирів і вантажу, що перевозяться літаком; 2) має право відмовити в перевезенні: будь-якої особи або будь-якої частини вантажу, якщо, на його думку, це може становити потенційну загрозу безпеці літака чи пасажирів; особі, якщо вона перебуває під впливом алкоголю або медичних препаратів до такого ступеня, що може загрожувати безпеці літака або пасажирів; небажаних пасажирів, депортованих осіб чи ув'язнених, якщо їх переміщення становить загрозу безпеці літака чи пасажирів; 3) повинен забезпечити інформування пасажирів про місцезнаходження аварійних виходів, розташування і використання відповідного аварійного і рятувального обладнання; 4) має право приймати остаточне рішення про прийняття чи неприйняття літака з експлуатаційними недоліками, дозволеними експлуатаційною документацією; 5) повинен забезпечити проведення передпольотної підготовки.

Для гарантованного виконання особами, які перебувають на повітряному судні, усіх законних наказів командира повітряного судна з метою забезпечення безпеки літака, осіб та майна, що перебувають на ньому законодавець покладає обов’язок на експлуатанта повітряного судна, який повинен вжити для цього всіх можливих заходів.

На випадок коли командир повітряного судна отримав сигнал лиха від іншого повітряного чи морського судна або помітив повітряне чи морське судно, що зазнало аварії або якому загрожує небезпека, або іншу катастрофу, стихійне лихо чи людину в морі, для життя якої існує загроза, то він зобов'язаний надати допомогу постраждалим або особам, життю яких існує загроза. Звичайно ця допомога повинна бути без загрози безпеці повітряного судна, пасажирів, членів екіпажу або інших осіб, за яких він несе відповідальність.

Законодавець встановив норму щодо перебування додаткових спеціалістів на борту повітряного судна (ст.62 ПК). Так, за рішенням експлуатанта на борту повітряного судна можуть перебувати спеціалісти, які не входять до складу екіпажу, для виконання певних функцій (крім функцій екіпажу) щодо забезпечення виконання технологічних процесів перевезення та виконання видів польотів або авіаційних робіт чи технічне обслуговування повітряних суден у позабазових аеропортах. Умови їх перебування на борту повітряного судна обов’язково визначаються експлуатантом і погоджуються з Державіаслужбою України.при чому  такі перевезення оформляються записом у польотному завданні екіпажу.

В Державному класифікаторі України [[[158]](#endnote-158)]] «льотні спеціалісти». віднесені і командир повітряного судна (пілот, льотчик-інструктор); командир повітряного судна (літака, вертольота); пілот (другий пілот); льотчик-випробувач; льотчик-спостерігач; наставник-пілот авіаційного (льотного) загону; штурман; бортмеханік; бортоператор (перший, другий); інспектор-пілот та інші особи, діяльність яких пов’язана з керуванням літальними апаратами.

Отже, льотний екіпаж, також можна розглядати як певну системну едність, що складаеться з сукупності елементів (членів), які перебувають у певних відносинах і взаємодіють між собою (структуру).

При чому, єдність системи льотного екіпажу по відношеню до авіакомпанії (зовнішнього середовища) створює різноманітні зв’язки, характер яких говорить про те що, ця система виступає підсистемою системи персоналу авіакомпанії. Авіакомпанія будучи зовнішнім середовищем для системи льотного екіпажу опосередковано формує інтегративні якості самої системи. Член екіпажу не функціонує за межами системи льотного екіпажу, льотний екіпаж як система не існує за межами персоналу авіакомпанії, а персонал авіакомпанії як система є складовою системи персоналу цивільної авіації. З визначеного слідує, що система персоналу цивільної авіації є поліморфізованою і породжує підсистеми одного або різних родів, які самі через наявність евних системоутворюючих параметрів (елементи, відносини, дозволи,) створюються як ізоморфні системи. Тобто, сукупність ізоморфних систем (льотний екіпаж, персонал авіакомпанії, персонал Украерорух, персонал НАУ) створює поліморфізацію системи персоналу цивільної авіації.

Система льотного екіпажу складається із сукупності індивідуальних осіб утворюючи при цьому колективний суб’єкт в системі персоналу цивільної авіаці. Правовий статус кожного члена екіпажу визначає його відповідне місце в системі льотного екіпажу, що зумовлює можливість взаємодії з іншими членами в рамках визначених і дозволених норм та установлень.

Дійсно, і нині одним із важливих елементів щодо терміну «командир повітряного судна» є слово «пілот», наявність якого означає, що командир повітряного судна повинен уміти керувати повітряним судном та мати кваліфікацію пілота [101, с. 29—30]. Більше того, ми розглядаємо цей елемент як обов’язковий при визначенні поняття «командир повітряного судна». Бо, на відміну від певних надзвичайних ситуацій, коли, як зазначив Ю.М. Малєєв, функції командира повітряного судна, як виняток із загального правила, може прийняти на себе і інша особа екіпажу повітряного судна, навіть бортпровідник [[[159]](#endnote-159)с. 31], вважаємо, що тільки особа, яка має кваліфікацію пілота та відповідну професійну підготовку, відповідний рівень знань, навичок, стану здоров’я, досвіду, зрілості тощо, має право, в інтересах безпеки польоту, обіймати посаду командира повітряного судна.

Отже, екіпаж – це група осіб льотного і обслуговуючого персоналу, об’єднаних єдиною метою, спеціально підготовлених для виконання своїх функцій в процесі використання повітряних кораблів за призначенням. Ефективність роботи екіпажу залежить від його теоретичної та практичної підготовки, знання авіаційної техніки та правил її експлуатації в звичайних та екстремальних умовах, а також від дисципліни і старанності всіх членів екіпажу.

*Бортпровідник* зобов'язаний: належним чином провести передполітну підготовку ПС; брати активну участь у предполетном брифінгу; діяти відповідно до своїх обов'язками і посадовою інструкцією бортпровідника; нести відповідальність за виконання своїх обов'язків; бути в курсі останніх вказівок оновлень відповідних документів. До професійних обов’язків старшого бортпровідника необхідно віднести: розподіл обов'язкв між членами екіпажу бортпровідників; виконання процедур для досягнення найвищого рівня безпеки та обслуговування; координація своїх дії з наземної службою аеропорту (служба бортхарчування і прибирання, наземні операції та ін.); нести відповідальність перед командиром ПС за дії щодо забезпечення аварійних процедур і процедур, пов'язаних з безпекою; здійснення відповідних дій в аварійних ситуаціях для запобігання подальшого погіршення ситуації; інформуваня командира ПС про всі проблеми і збої роботи, а також, в зазначені терміни, повідомлення про закінчення підготовки до зльоту і посадки; співпраця з льотним екіпажем і виконання інструкцій командира ПС; виступати в якості сполучної ланки між пасажирами і льотним екіпажем. У разі, якщо до складу бригади на ПС, для яких передбачено мінімальну кількість бортпровідників - один, включається більше одного бортпровідника, він записується в польотному завданні, як бортпровідник № 1 і призначається відповідальним перед командиром ПС за дотримання всіх процедур, пов'язаних з безпекою польоту. Враховуючи специфіку роботи бортпровідника до нього висуваються такі необхідні професійні якості: стійка і гармонійна особистість, особиста відповідальність, комунікабельність, послужливість, чесність, уміння знайти підхід до пасажира, уміння працювати в команді, фізичне та психічне здоров'я, висока продуктивність.

2.1.2 В ПК [1]ст. 62 визначає , що на борту повітряного судна можуть знаходитися додаткові спеціалісти, які не входять до складу екіпажу, але забезпечують виконання технологічних процесів перевезення та виконання видів польотів або авіаційних робіт чи технічне обслуговування повітряних суден у позабазових аеропортах. Умови їх перебування на борту повітряного судна визначаються експлуатантом і погоджуються з Державіаслужбою.

У разі здійснення *льотних випробувань* кількісний склад учасників випробувального екіпажу визначається программою випробувань. Конкретні випробувальні польоти виконуються за профілями і методичним рекомендаціям (методиками) щодо їх виконання, розробленим авіаційної організацією-виробником повітряного судна на підставі методичних вказівок розробника повітряного судна.

Випробувальна бригада обов'язково повинна складатися з льотного та наземного складу. А саме: льотний склад (льотчики і штурмани-випробувачі, механіки та ін.); випробувачі (авіаційний персонал); наземно-технічний склад. Команда найчастіше збирається з однієї авіаційної організації.

Під функціональними обов'язками членів випробувального екіпажу розуміють: підготовку та узгодження програм льотних випробувань і обльотів за відповідною тематикою, методичних вказівок до завдань на польоти; організацію, підготовку та проведення льотних випробувань і обльотів повітряних суден з відповідної тематики; контроль заходів щодо забезпечення безпеки випробувальних польотів та обльотів; реєстрацію необхідних параметрів при виконанні польотів; підготовку та виконання звітів за результатами випробувальних польотів та обльотів за відповідною тематикою.

Робочий час - час протягом якого екіпаж повітряного судна зобов'язаний виконувати роботу, визначену трудовим договором і правилами внутрішнього трудового розпорядку. [[[160]](#endnote-160)с. 31]

Польотний час, або час польоту - загальний час з початку руху повітряного судна (за рахунок власної тяги з метою зльоту) до його зупинки (після закінчення польоту). Повний польотний час чи час від забирання до встановлення колодок вимірюється від початку руху повітряного судна з пункту завантаження до його зупинки в пункті вивантаження. Обертання несучих гвинтів гелікоптера включається в повний польотний час. Час відпочинку - час, протягом якого член екіпажу звільняється експлуатантом від своїх службових обов'язків. Для членів екіпажів ПС установлюються така гранична добова, місячна та річна тривалість польотного часу: 9 годин - за добу (протягом будь-яких послідовних 24 годин); 10 годин - за добу (протягом будь-яких послідовних 24 годин) при виконанні трансмеридіанних польотів; 90 годин - за місяць (протягом будь-яких послідовних 28 діб); 900 годин - за рік (протягом будь-яких послідовних 12 місяців).

## 2.2. Наземний персонал цивільної авіації

До другої групи належать особи авіаційного персоналу, які виконують основні свої функціональні обов'язки на землі. Це, перш за все, фахівці, які здійснюють регулювання і обслуговування повітряного руху; спеціалісти, які здійснюють організацію і технічне обслуговування повітряних суден, а також всі види забезпечення польотів; спеціалісти, які здійснюють забезпечення авіаційної безпеки і безпеки авіації в цілому та інші особи. Такі особи авіаційного персоналу традиційно визначають як «авіаційний наземний персонал», або, користуючись термінологією вищезазначеного Доповнення 1, - «інший авіаційний персонал».

*2.2.1.Працівники Державної авіаційної служби України.* Державна авіаційна служба України - центральний орган виконавчої влади у сфері регулювання авіатранспортної діяльності, який забезпечує потреби народу України в безпечних внутрішніх і міжнародних перевезеннях. З метою якісного виконання основних завдань у сфері цивільної авіації у складі Служби досить розгалуженою створена організаційна структура, яка складається з:

1. *Відділів:* 1) [відділ координації польотів – Центральна диспетчерська служба](http://avia.gov.ua/documents/Pro-nas/Struktura/24408.html); 2) [відділ правового забезпечення](http://www.avia.gov.ua/documents/Pro-nas/Struktura/documents/Pro-nas/Struktura/24355.html); 3) [відділ управління ризиками](http://www.avia.gov.ua/documents/Pro-nas/Struktura/documents/Pro-nas/Struktura/documents/Pro-nas/Struktura/24409.html); 4) [відділ стандартизації, внутрішнього аудиту та координації міжнародних проектів](http://www.avia.gov.ua/documents/Pro-nas/Struktura/documents/Pro-nas/Struktura/documents/Pro-nas/Struktura/24410.html).

2.Секторів:1) [сектор з питань запобігання та виявлення корупції](http://www.avia.gov.ua/documents/Pro-nas/Struktura/24357.html); 2) [сектор авіаційної медицини](http://www.avia.gov.ua/documents/Pro-nas/Struktura/documents/Pro-nas/Struktura/23602.html); 3) [режимно-секретний сектор](http://www.avia.gov.ua/documents/Pro-nas/Struktura/documents/Pro-nas/Struktura/23605.html).

3.Управлінь: 1) [управління роботи з персоналом, мобілізаційної підготовки, цивільного захисту, охорони праці та соціального забезпечення](http://www.avia.gov.ua/documents/Pro-nas/Struktura/documents/Pro-nas/Struktura/23613.html) (2 відділи); 2) [управління справами](http://www.avia.gov.ua/documents/Pro-nas/Struktura/documents/Pro-nas/Struktura/documents/Pro-nas/Struktura/24407.html) (2 відділи 1 сектор);3)[управління аеродромів та аеропортів (4 відділи](http://avia.gov.ua/documents/Pro-nas/Struktura/24425.html) ).

4. Дпартаментів: 1) [департамент авіаційної безпеки ( 4 відділи);](http://www.avia.gov.ua/documents/Pro-nas/Struktura/documents/Pro-nas/Struktura/documents/Pro-nas/Struktura/23611.html) 2) [департамент фінансів та економіки](http://www.avia.gov.ua/documents/Pro-nas/Struktura/documents/Pro-nas/Struktura/documents/Pro-nas/Struktura/23612.html) (4 відділи); 3) [департамент льотної експлуатації (3 управлінь: управління сертифікації персоналу](http://www.avia.gov.ua/documents/Pro-nas/Struktura/documents/Pro-nas/Struktura/documents/Pro-nas/Struktura/23609.html),управління виконання польотів, управління регіональних інспекцій і 1 сектора регулювання перевезень небезпечних вантажів); 4) [департамент аеронавігації;](http://www.avia.gov.ua/documents/Pro-nas/Struktura/documents/Pro-nas/Struktura/documents/Pro-nas/Struktura/23606.html) 5) департамент льотної придатності: (управління підтримання льотної придатності, який складається з 4 відділів і 1сектору та [управління міжнародного співробітництва та Європейської інтеграції ( з 2 відділів і 1 сектора)](http://avia.gov.ua/documents/Pro-nas/Struktura/24426.html).з детальною схемою можна ознайомитися в додатку.

В п.3 Положення про Державну авіаційну службу України [[[161]](#endnote-161)] визначені основні завдання Державіаслужб , серед яких можна навести такі: 1) узагальнює практику застосування законодавства з питань, що належать до її компетенції, розробляє пропозиції щодо вдосконалення законодавчих актів, актів Президента України та Кабінету Міністрів України, нормативно-правових актів міністерств та в установленому порядку подає їх Міністрові інфраструктури; 2) здійснює комплексні заходи щодо забезпечення безпеки польотів, авіаційної, екологічної, економічної та інформаційної безпеки;3) здійснює розроблення, прийняття та впровадження авіаційних правил України; 4) забезпечує розроблення державної стратегії, програм розвитку цивільної авіації та використання повітряного простору України; 5) забезпечує створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств цивільної авіації усіх форм власності; 6) здійснює сертифікацію, схвалення та реєстрацію об’єктів і суб’єктів авіаційної діяльності та ліцензування їх діяльності .

Необхідно зазначити, що Державіаслужба надає адміністративні послуги споживачам (фізичним та юридичним особам). В Реєстрі державних та адміністративних послуг визначено 81 вид платних послуг (з 09.12.2010 р.), які надаються Державіаслужбою. Залежно від змісту адміністративної діяльності щодо надання адміністративних послуг їх можна поділити на такі види: видачу посвідчення члена екіпажа; видачу свідоцтва авіаційному персоналу (дублікат) та свідоцтва про ви-конання лідирування екіпажів іноземних експлуатантів; видачу сертифікатів (сертифікація експлуатанта авіаційної техніки, суб’єк-тів забезпечення його діяльності, сертифікація суб’єктів, які виготовляють та ремонтують авіаційну техніку; сертифікація аеропортів і т.д. Всього визначено 60 видів сертифікатів.); визнання дійсним свідоцтва авіаційного персоналу, видане в іноземній державі; виключення цивільного повітряного судна з державного реєстру цивільних повітряних суден України та видачу свідоцтва про виключення з реєстру для реєстрації в іншій державі; затвердження нормативних документів експлуатантів з аеронавігаційної інформації та з підготовки льотного складу; надання державних та реєстраційних знаків та видача відповідних повідомлень; перереєстрація повітряного судна у разі зміни власника цивільного повітряного судна, або в інших випадках передбачених авіаційними правилами та видача посвідчення, власником якого є іноземна фізична чи юридична особа; продовження строку дії сертифіката організації з технічного обслуговування авіаційної техніки; реєстрація цивільного повітряного судна у реєстрі цивільних повітряних суден України та видача реєстраційного посвідчення, власником якого є юридична чи фізична особа. [[[162]](#endnote-162)]

До виду діяльності, що підлягає ліцензуванню відноситься надання послуг з перевезення пасажирів, вантажу повітряним транспортом [Ліцензійні умови провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів, вантажів повітряним транспортом, затверджені наказом Державного комітету України з питань регуляторної політики та підприємництва і Міністерства транспорту України 26 листопада 2001 року № 139/821, зареєстровані у Міністерстві юстиції України 07 грудня 2001 року за № 1010/6201.](http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z1010-01) Інформація про порядок надання адміністративних послуг, що надаються Державіаслужбою, міститься в: Т[ехнологічній картці адміністративної послуги з видачі, переоформлення та видачі дубліката ліцензії на право провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів, вантажу повітряним транспортом](http://avia.gov.ua/CARD%20TECHNOLOGY%20SERVICES%20ADMINISTRATIVE%20a%20license%20to%20conduct%20business%20of%20providing%20services%20for%20passengers%20and%20cargo%20by%20air.pdf).

*2.2.3 Працівники аеропортів, що забезпечують обслуговування пасажирів, польотів та експлуатацію повітряних суден, будівель і споруд, а також засобів забезпечення польотів.* Адміністративне управління та функції персоналу аеропортів залежать від мети, характеру діяльності даного підприємства. Функціонування аеропорту слід розглядати як операційну систему, що об'єднує різні ресурси і кошти, призначені для надання великої кількості різноманітних видів послуг з обслуговування авіаперевезень. Аеропорт як система обслуговування функціонує в основному у сфері надання послуг, рівень яких оцінюється шляхом забезпечення безпеки, регулярності, пунктуальності, надійності, пропускної здатності та відповідного стандарту якості.

Аеропорт - геополітичний і економічний об'єкт, через який здійснюється зв'язок держави зі світовим співтовариством в області повітряного транспорту тому, його діяльність щодо питаннь безпеки, правові, управління власністю, екології та інші регулюється державними органами та вирішуються на рівні Президента та Уряду.

Режим роботи аеропорту носить постійний, цілодобовий і оперативний характер з готовністю роботи в аварійних ситуаціях в будь-який час доби. Неоднорідність обслуговуваних пасажирів, клієнтури, вантажовідправників і вантажоодержувачів, а також самих авіакомпаній вимагає від аеропорту і його адміністрації оперативного реагування на мінливі умови при наданні різних видів послуг. Інфраструктура аеропорту (аеровокзалів, будівель і споруд службово-технічної території, під'їзних шляхів) вимагає великої кількості персоналу, який буде її обслуговувати. Всю відповідальність за діяльність персоналу аеропорту бере на себе керівництво. Тому воно повинно жорстко контролювати фінансуванням і рентабельність пропонованих послуг; ретельного підбору штатної структури та створення професійного адміністративного апарату, здатного управляти і здійснювати нагляд за роботою численних лінійних підрозділів аеропорту. Всі представлені фактори висувають специфічні вимоги до керівництва (адміністрації) аеропорту, а саме: чітке визначення цілей і завдань відповідному персоналу, побудована програма по реалізації цих цілей, довгострокове прогнозування розвитку аеропорту.

Функції аеропорта і виробничі комплекси

|  |  |
| --- | --- |
| **Функції аеропорта (експлуатанта)** | **Виробничі комплески на яких здійснює свою работу персонал аеропорта** |
| Обслуговування ПС | Аеровокзал, поштово-вантажний комплекс, авіатранспортний комплекс, комплекс засобів механізації) |
| Забезпечення авіаційної безпеки | Служба безпеки польотів. Інспекція з безпеки польотів. Служба авіаційної безпеки. |
| Забезпечення технологічних процесів | Тепло-, електро-, світло- і санітарно-технічна служба; служба зв'язку; транспорту; метрологічна та ін. |
| Забезпечення аварійно-рятувальних робіт | Аварійно-рятувальна служба |
| Забезпечення сфери сервісних послуг пасажирам та клієнтурі (харчування, торгівля, розваги, побутове обслуговування, медицина та ін.) | Орендні, лізингові та концесійні комплекси та служби |
| Забезпечення економічної ефективності та перспективи виробничого розвитку аеропорту | Комерційна служба аеропорту |
| Експлуатація, реконструкція та будівництво об'єктів і комплексів. | Експлуатаційні та будівельні служби |
| Забезпечення зовнішньоекономічної діяльності, укладання комерційних, технічних та ін. Договорів і угод | Інформаційно-аналітична (менеджмент), комерційна, планово-економічна, юридична та ін. Адміністративно-управлінські служби |
| Забезпечення екології та охорони навколишнього середовища на території аеропорту та суміжній території | Екологічна служба і служба охорони довкілля |
| Організація цивільної оборони мобілізаційних об'єктів | Адміністративно-управлінська служба |
| Організація підготовки та перепідготовки кадрівбагажа, грузов, пошти | Служба маркетингу, служба по роботі з персоналом |

Основні функції працівників аеропорту зводяться до забезпечення наземного обслуговування авіаперевезень як внутрішніх так і міжнародних перевезень .

Аеропортові послуги з наземного обслуговування авіаперевезень можна поділити на: 1) послуги з обслуговування авіакомпаній: (зліт і посадка ПС; оперативне обслуговування ПС; обслуговування екіпажів); 2) послуги з обслуговування пасажирів: (обслуговування пасажирів по зустрічі та посадці ПС; реєстрація пасажирів; обробка багажу; спецконтроль); 3) послуги з обслуговування клієнтів: обробка вантажів і пошти; продаж авіаквитків та ін.

Набір послуг, що становлять наземне обслуговування авіаперевезень, визначено ІАТА і представлений в «Договорі про наземному обслуговуванні» - («Standart Grownd Handling Agreement» IATASGHA, AHM810, 1998 г.)

Виконавці або постачальники різного виду послуг з наземного обслуговування можуть бути представлені: операторами аеропорту; представниками авіакомпаній; незалежними агентськими або хендлінговими компаніями.

Отже, при поділі авіапідприємства на дві організаційні структури: аеропорт і авіакомпанію залишається їх взаємодія у виробничій сфері наземного забезпечення та організації повітряних перевезень, принаймні, при наземному обслуговуванні пасажирів і повітряних суден. При цьому комплекс послуг може бути диференційований щодо виконавців. Послуги, що включають використання аеродрому, системи управління повітряним рухом і безпосередньо обслуговування зльоту і посадки ПС, оперативне технічне обслуговування ПС, як правило, відносяться до державного сектора управління аеропортом. Послуги, що включають використання комплексів службово-технічної території аеропорту, зокрема, аеровокзал, можуть бути віднесені до приватного сектору і виконуються різними виконавцями-партнерами. Тим самим для авіакомпаній надається можливість вибору найбільш вигідної взаємодії з аеропортом, а в кінцевому підсумку, вибору відповідного виконавця. Альтернативними виконавцями наземних послуг із забезпечення авіаперевезень може бути персонал аеропорту, авіакомпанії власної або іноземної, а також агентських (хендлінгових) компаній, контрольований і / або підкоряється безпосередньо аеропорту чи авіакомпанії.

Природно, застосування того чи іншого варіанту взаємодії залежить від умов роботи і стану авіапідприємства, аеропорту, авіакомпанії і партнерів - агентських і хендінгових компаній.

3) працівники авіакомпаній (експлуатанти), які здійснюють внутрішні та міжнародні перевезення пасажирів;

При поділі авіапідприємства на два самостійних підприємства (аеропорт і авіакомпанію) цілі і завдання у них залишаються загальні, і виконання їх потребують як від аеропорту - «природного монополіста», так і від авіакомпанії спільного і повної взаємодії при повітряних авіаперевезеннях на взаємовигідних для кожного підприємства умовах.

Функції авиакомпанії і виробничі комплекси

|  |  |
| --- | --- |
| **Функції авіакомпанії** | **Виробничі комплекси** |
| Льотна експлуатація ВС | Повітряні судна, авіадвигуни, запасні частини до ВС, льотні загони (ЕПК); будівлі, де виконуються роботи виключно льотного комплексу; технологічне обладнання (прилади, обчислювальна техніка та ін.) |
| Технічне обслуговування ПС \* | Будинки і споруди для обслуговування на пероні; стаціонарне технологічне обладнання; прилади, обладнання, інструменти та ін. |
| Періодичне обслуговування ПС | Ангар та інші будівлі і споруди; прилади, обладнання, інструменти |
| Обслуговування авіаперевезень (комерційне обслуговування ПС на пероні, обслуговування пасажирів, обробка багажу, пошти та вантажів в аеровокзалі) \* | Аеровокзал, готель; привокзальна площа із спорудами та будівлями; вантажний склад; цех бортхарчування; технічні засоби та технологічне обладнання; авіатранспорт; спецтранспорт |
| Підготовка персоналу \* | Навчальні центри, класи; тренажерні комплекси. |
| Адміністративне управління \* | Електронно-обчислювальна техніка, кошти і майно для управління виробництвом. |

У загальному вигляді структура управління аеропортом представляє три основних складових: керівництво аеропортом; адміністрація аеропорту; керівники підрозділів і відповідний персонал.

Керівництво аеропорту, як правило, розробляє стратегію, цілі і завдання, визначає ресурси, які можуть бути використані, і рівень обслуговування для необхідного обсягу наданих послуг і обсягу будівельних робіт.

Адміністрація здійснює координацію виробничих процесів, інформування керівництва та контроль за дотриманням технічних і технологічних стандартів при виконанні різних видів послуг і робіт.

Керівники підрозділів і персонал безпосередньо виконують конкретні види робіт з наземного забезпечення авіаперевезень.

Великий вплив на розробку адміністративної структури надають внутрішні зв'язки в аеропорту з різними організаціями, агентськими компаніями, окремої клієнтурою. Адміністративна структура аеропорту повністю залежить від його організаційно - правової структури та конкретної діяльності і здібностей окремих осіб, їх можливостей і персональної відповідальності.

Таким чином, враховуючи певні умови роботи аеропорту, адміністрація аеропорту може створити свою структуру виходячи з того, яку вона собі відводить роль у всій діяльності аеропорту. Адміністрація може вирішувати різні спільні завдання з мінімальним внеском у реалізацію більшості внутрішніх завдань аеропорту. Частіше за інших ця модель використовується адміністрацією в аеропортах США. У Європі та в більшості вітчизняних аеропортів адміністративна модель будується на тому, що адміністрація аеропорту сама вирішує більшість внутрішніх завдань діяльності аеропорту.

Як правило, великі виробничі підприємства та організації мають у структурі управління два підрозділи: підрозділ з управління персоналом і управління виробничими службами. Структура конкретного аеропорту при поділі на дві функції управління має велику кількість відмінностей і особливостей. Відділення персоналу вирішує завдання адміністративного керівництва персоналом аеропорту, воно нечисленне, але несе велику відповідальність за прийняття рішень, які мають вплив на функціонування аеропорту. Відділення виробничих служб відповідальні за постійне функціонування та оперативне обслуговування всіх комплексів аеропорту. У порівнянні з відділенням персоналу вони вимагають великої штатної укомплектованості.

Залежно від форми взаємодії (інформування) відділень персоналу, виробничих служб з адміністрацією аеропорту розрізняються структурні адміністративні моделі.

Перша структурна модель (штабна) припускає, що відділення персоналу (адміністрація) безпосередньо пов'язано з директором аеропорту. Така структура характерна для великих аеропортів з тієї причини, що вона забезпечує такий стан адміністрації, при якому адміністрація приймає основні рішення з управління та не бере участі в прийнятті щоденних рішень.

Друга структура (лінійно-функціональна) припускає, що відділення персоналу (адміністрація) безпосередньо не підпорядковані директору та здійснюють свою діяльність самостійно, забезпечуючи велику участь адміністрації у вирішенні виробничих завдань.

У третій структурі (лінійна) відділення персоналу і виробничих служб безпосередньо підпорядковані директору аеропорту. Ця структура характерна для невеликих аеропортів, в яких функції персоналу прості і адміністрація аеропорту безпосередньо бере участь у щоденному управлінні аеропортом.

Оскільки кожен аеропорт має унікальну матеріальну і соціальну узаконену сферу діяльності, то не існує чітко визначених характерних функцій для роботи його адміністрації. Оцінка характеристик діяльності адміністрації носить специфічний характер, властивий кожному конкретному аеропорту

Загальними функціями аеропорту є організація: наземного обслуговування і забезпечення польотів ПС; системи комплексного обслуговування пасажирів і клієнтів аеропорту; повітряного руху або зв'язку із державними органами щодо забезпечення керування повітряним рухом (КПР); служб безпеки, імміграційної, медико-санітарної і митної; управління і забезпечення фінансами; інженерних і будівельних робіт, проведення ремонтно-технічних заходів; розвитку інформаційних систем; маркетингу та зв'язку з громадськістю.

У невеликих аеропортах деякі з цих функцій здійснює тільки один підрозділ, у великих вони можуть бути розподілені між кількома. Основними з них є адміністративно-фінансовий, експлуатації аеропортових служб, інженерно-будівельних і ремонтно-технічних робіт та ін.

*Адміністративно-фінансовий підрозділ* звичайно здійснює загальне керівництво персоналом і вирішує загальні адміністративні питання, вклю¬чаючи експлуатацію аеропортових споруд наземної інфраструктури, а та¬кож матеріально-технічне забезпечення. Цей підрозділ може відповідати за бухгалтерський облік, бюджети, контролювати виконання кошторисів, виз-начати і стягувати збори, здійснювати інші види фінансової діяльності. Крім цього, він може контролювати виконання умов оренди, контрактів на концесії, упорядкування проектів необхідних угод, інші юридичні питання.

Управлінські інформаційні системи, що суттєво вплива¬ють на рівень управління, звичайно входять у структуру *адміністративно-фінансового підрозділу*. Вони можуть належати до підрозділу обробки даних аеропорту або бути сформованими в окремий відділ. Що ж стосується підрозділу внутрішньої ревізії, то він є незалежним і повинен бути підзвітним вищому ешелону адміністративного управління з метою забезпечення неупередженості перевірок.

*Підрозділ експлуатації аеропортових служб* відповідає за експлуатацію аеродрому, пасажирського і вантажного терміналів. У такому підрозділі звичайно задіяна велика кількість техніки і персоналу для забезпечення охорони, виконання різноманітних робіт та інших відповідних функцій. Ок¬ремі послуги можуть надаватись субпідрядниками.

*Підрозділ інженерно-будівельних робіт і ремонтно-технічних служб* здійснює технічне обслуговування аеропортових споруд і устаткування, а також виконує інженерні роботи в аеропорту. Обслуговування полягає в підтриманні в експлуатаційному стані аеропортової інфраструктури, до якої належать внутрішнє устаткування аеровокзалу (наприклад, багажні транспортери, ескалатори, ліфти, системи опалення і кондиціювання повітря та енергозабезпечення), устаткування аеродрому (наприклад, світлосигнальне устаткування ЗПС, обладнання інструментальної системи заходу на посадку (И5), електрозв'язок і метеорологічне устаткування), а також авіаційна наземна техніка.

*Підрозділ маркетингу і зв'язку з громадськістю* забезпечує рекламу аеропорту авіакомпаніям, громадськості і потенційним користувачам аеропортових послуг. Він визначає типові характеристики користувачів аеропорту та їхніх потреб, суспільні зв'язки і зв'язки з пресою, провадить екскурсії, розглядає скарги і публікує для широкого загалу інформаційний матеріал.

Даний підрозділ також може займатись питаннями розробки і керівництва комерційними концесіями, особливо в невеликих аеропортах.

Забезпечення *наземного обслуговування польотів ПС* стосується тільки тих аеропортів, які надають частину або усі види наземного обслуговування повітряних перевезень. Такі функції можуть полягати в аеровокзальному (реєстрація пасажирів, обробка багажу і вантажів), перонному (наземне обслуговування повітряних суден) обслуговуванні та розробці планів польотів. Якщо для цих цілей не організовано окремого функціонального підрозділу, то вказані послуги можуть надавати підрозділи, що функціонують при аеропорту. Звичайно, даний підрозділ потребує значної кількості персоналу, який може частково або цілком працювати на договірній основі.

Організація повітряного руху пов'язана з польотами суден у визначених межах відповідальності аеропорту і полягає в керуванні цим рухом і відповідними процедурами. До неї належать *протипожежна, порятунку, метеорологічна служби,* інструктаж пілотів і забезпечення їх аеронавігаційною та метеорологічною інформацією та документацією. Ці служби, як правило, є державними.

Служби безпеки, імміграційна, медико-санітарна і митна також є державними, їм створюються умови для тісного співробітництва з керівництвом аеропорту. У деяких аеропортах аеропортова поліція, підрозділи міліції або служба безпеки можуть відповідати за окремі або всі функції забезпечення безпеки аеропорту.

Можуть бути використані різноманітні види організаційної структури для забезпечення ефективного керівництва і внутрішнього зв'язку експлуатаційних підрозділів. В організаційній структурі аеропорту (або групи аеропортів) указується зв'язок певних аеропортових функцій. Вони залежатимуть від структури керівництва підрозділами або органами управління.Функціональна залежність різноманітних органів управління повинна відповідати ряду принципів таким чином, щоб кожен підрозділ був зосереджений на виконанні однієї або кількох функцій. Об'єднані функції мають бути взаємозалежні і відповідати загальній меті.

У разі коли обсяг перевезень незначний, кількість підрозділів може бути обмеженою.

Із розширенням аеропорту його організаційна структура значно ускладнюється, однак велика кількість підрозділів не має бути причиною для дублювання відповідальності. Незалежно від внутрішньої організації, аеропортом, як правило, керують головна виконавча посадова особа (директор-розпорядник або генеральний директор) і рада керівників (рада директорів), що відповідають за всі важливі рішення щодо стратегії аеропорту.

Робота аеропорту являє собою дуже складний комплекс різноманітних технологічних процесів. Цей комплекс можна умовно поділити на чотири тісно взаємопов'язаних потоки для обслуговування пасажирських, вантажних перевезень, ПС і внутрішньої господарської діяльності аеропорту в цілому. Для здійснення технологічних процесів передбачено спеціальні служби або підрозділи (близько двадцяти), які мають у своєму розпорядженні необхідні споруди й обладнання на території аеропорту. Від того, які це споруди і як вони розташовані, залежать економічна ефективність та успіх усієї діяльності аеропорту.

Забезпечення перших двох потоків покладають на службу організації перевезень (СОП). Для неї необхідні привокзальна площа з комплексом відповідних споруд, аеровокзал з аванпероном, пасажирський та вантажний перони, вантажний двір, цех бортового харчування, готель, профілакторій для льотно-підйомного складу (ЛПС — екіпажі та бортпровідники) та спеціальні майданчики (спецмайданчики) для стояння засобів перонної механізації та засобів вантажно-розвантажувальних робіт.

При зарахуванні до штату авіакомпанії все працівники проходять початкову підготовку по питань забезпечення АБ з ознайомленням з основними нормативними документами в цій сфері та відміткою в спеціальному журналі, надалі проводиться перепідготовка персоналу. Періодичність та обсяг такої перепідготовки визначається в відповідно до займаної посади і функціональними обов'язками співробітника. Крім цього, двічі на рік (при переході до весняно-літнього та осінньо-зимового періоду) проводиться загальна інформаційна підготовка / перепідготовка персоналу авіакомпанії. Виділити першорядну або другорядну служби неможливо, оскільки вони перебувають у безперервній взаємодії, і від їхньої погодженості в роботі залежить кінцевий результат успішного функціонування аеропорту. Служби -це ланки одного ланцюга: перебій в роботі будь-якої з них призводить до порушення всього технологічного циклу.

В Україні на сьогодні класифікація аеропортів здійснюється за такими ознаками: ¾ категоріями; ¾ статусом; ¾ спроможністю приймати певні типи повітряних суден. За категоріями аеропорти України поділяють на: ¾ державного значення, це — Державний міжнародний аеропорт "Бориспіль"; ¾ регіональні — "Сімферопіль", "Одеса", "Донецьк", "Харків", "Львів", "Дніпропетровськ" та ін; ¾ місцевого значення, розташовані в обласних центрах, великих промислових містах і курортних зонах.

Аєропорти взаємодіють з міжнародними організаціями на таких трьох рівняї: на глобальному – Міжнародна організація цивільної авіації (IКАО), Міжнародна асоціація повітряного транспорту (IATA), Міжнародна Рада еропортів (ACI), на регіональному - Європейська організація з безпеки аеронавігації (Eurocontrol), Міжнародна Рада аеропортів (ACI Europa), Європейська Конференція Цивільної Авіації (ECAC), на національному – Міністерство інфраструктури України, Асоціація «Аеропорти України Цивільної авіації».

2.2.4 *Працівники аеродромів, що забезпечують зліт, посадку, розміщення та обслуговування літаків;*

2.2.5. *Працівники підприємств з технічного обслуговування і ремонту, що забезпечують льотну придатність повітряних суден та їх технічне обслуговування;*

Під технічною експлуатацієюрозуміють комплекс організаційних і технічних заходів щодо догляду, нагляду за аеродромними спорудами та своєчасний їх ремонт з метою підтримування аеродрому в постійній готовності до безпечної та регулярної експлуатації ПС в будь-яку пору року і доби, а також забезпечення збереження й довговічності аеродромних споруд.

Обслуговування потоку вилітних і прилітних ПС поділяють на інженерно-авіаційне та льотно-експлуатаційне. Перше здійснює інженерно-авіаційна служба (ІАС).Вона відповідає за справний стан ПСта їх своєчасну підготовку до польотів, атакож виконує всі види технічного обслуговування (ТО) приписного парку, тобто ПС, які належать аеропорту (приписані до нього). Служба має авіаційно-технічну базу (АТБ), куди входять ангар, виробничі будинки, спецмайданчики, рухомі та стаціонарні механізми, устаткування й обладнання.

До льотно-експлуатаційного обслуговування входять: аеродромне, радіосвітлотехнічне, метеорологічне, режимно-охоронне, медичне і ряд інших видів забезпечення польотів ПС. Аеродромне забезпечення полягає в підтриманні в постійній експлуатаційній готовності аеродрому і здійснюється аеродромною службою (АС),яка має базу аеродромної служби аеропорту (БАСА) зі службовими будинками та спеціальною аеродромною технікою. Аеродромна служба підпорядковується відділу з експлуатації наземних споруд (ВЕНС)і відокремлюється у відповідний підрозділ тільки у великих аеропортах. Сам відділ відповідає також за технічне утримування і ремонт усіх споруд аеропорту.

Організацію польотів ПС по повітряних трасах і в районі аеродрому покладають на службу руху (СР), яка включає в себе ряд диспетчерських підрозділів. Служба руху забезпечує керування повітряним рухом (КПР) у межах установлених кордонів, керування світлотехнічними і радіотехнічними засобами (РТЗ) КПР, навігації, посадки та контроль за їхньою роботою, а також керування наземним рухом по аеродрому всіх видів техніки.

Метеорологічна служба оперативно надає відповідну інформацію АС, СР і через неї екіпажам ПС за допомогою специфічного устаткування і спостережних майданчиків. Медична служба, що знаходиться в будинках медико-санітарної частини (МСЧ), постійно обслуговує всіх працівників аеропорту і здійснює періодичний медичний контроль ЛПС та представників деяких наземних служб, безпосередньо зв'язаних з польотами. Крім цього, медична служба здійснює санітарний контроль за деякими об'єктами аеропорту через санепідемстанцію.

Охоронна служба забезпечує пропускний режим на об'єктах аеропорту, перешкоджаючи появі на них сторонніх осіб. Для цього об'єкти огороджують з обладнанням контрольно-пропускних пунктів (КПЛ). Такі заходи особливо важливі для аеродрому з точки зору БП.

Ряд наземних служб забезпечують внутрішню господарську діяльність аеропорту і обслуговують його . окремі підрозділи. Служба спецавтотранспорту (ССТ) має виробнично-технічну базу (ВТБ) ССТ (гараж) і призначена для ТО великої кількості спеціальних, транспортних машин і засобів перонної механізації. Служба пально-мастильних матеріалів (ПММ) забезпечує ПС і автомобілі паливом, мастилами і спецрідинами за допомогою автозаправників або підземних комунікацій системи централізованої заправки літаків (ЦЗЛ). Служба базується на великій території складу ПММ, на якій розташовані різноманітні споруди і устаткування.

Окремі ремонтно-будівельні роботи для споруд аеропорту власними силами виконують за допомогою ремонтно-будівельного управління (РБУ) або дільниці (РБД) залежно від річного обсягу робіт у грошовому відбитку. Для цього є відповідна база з виробничими будинками, полігонами і спеціальним будівельним обладнанням.

2.2.6. *Державні інспектори з авіаційного нагляду, що здійснюють інспектування обʼєктів і субʼєктів авіаційної діяльності та контроль за виконанням ними авіаційних правил України.* В Положення про державного інспектора з авіаційного нагляду зазначено визначення «державний інспектор» - працівник уповноваженого органу з питань цивільної авіації, якому надані повноваження з перевірки діяльності суб'єкта та стану об'єкта авіаційної діяльності і який має посвідчення встановленого зразка. [[[163]](#endnote-163)].Спеціальне завдання, яке отримує державного інспектор з авіаційного нагляду на проведення перевірки оформлюється у формі наказу Державіаслужби України.

В залежності від напряму діяльності класифікуються такі посади державних інспекторів:

1. Державний інспектор з авіаційного нагляду за безпекою авіації. Посади державних інспекторів з безпеки авіації можуть бути за такими напрямами: авіаційна безпека; авіаційна медицина; аеронавігація; аеропорти, аеродроми та злітно-посадкові майданчики; наземне обслуговування та повітряні перевезення; перевезення небезпечних вантажів;ошукове та аварійно-рятувальне забезпечення.
2. Державний інспектор з авіаційного нагляду за льотною придатністю повітряних суден.Посади державних інспекторів з льотної придатності можуть бути за такими напрямами: з льотної придатності типу авіаційної техніки; схвалення організацій з технічного обслуговування; схвалення виробництва авіаційної техніки; схвалення розробників авіаційної техніки; схвалення організацій з управління підтримання льотної придатності; видача та перегляд сертифікатів льотної придатності, моніторинг підтримання льотної придатності та програми технічного обслуговування; видача свідоцтв персоналу та схвалення організацій з підготовки до технічного обслуговування.

3.Державний інспектор з авіаційного нагляду за льотною експлуатацією.Посади державних інспекторів з льотної експлуатації можуть бути за такими напрямами: повітряні перевезення; авіаційні роботи; авіація загального призначення.

Державний інспектор з льотної експлуатації, що має свідоцтво відповідно до пункту, повинен здійснювати підтримання власного професійного рівня льотної кваліфікації шляхом виконання польотів у виробничих умовах та проходження тренажерної підготовки за встановленими програмами.".

Підготовка, перепідготовка та підвищення кваліфікації державних інспекторів за напрямами діяльності повинні здійснюватися сертифікованими в Україні навчальними закладами ЦА, міжнародними організаціями. Навчальні програми підготовки затверджуються Державіаслужбою України.

Державні інспектори з льотної експлуатації, що виконують польоти як члени екіпажу, проходять усі необхідні види тренування та підготовки на конкретних типах ПС відповідно до схвалених Державіаслужбою України програм у повному обсязі. Всі результати своїх дій документуються у встановленій формі та надаються звіти в установлений строк керівнику свого структурного підрозділу або керівнику тимчасової робочої групи/комісії.".

Державний інспектор на підставі службового посвідчення та спеціального завдання на проведення перевірки має право безперешкодно перевіряти роботу суб'єктів та об'єктів авіаційної діяльності, у тому числі іноземних, на території України, виконання польотів з метою нагляду за забезпеченням безпеки авіації та додержанням авіаційних правил.

Під час таких перевірок при виявленні адміністративних правопорушень, скоених суб'єктами авіаційної діяльності у галузі цивільної авіації, державний інспектор має право складати протоколи та розглядати справи пов’язані з порушенням правил безпеки польотів, правил поведінки на повітряному судні, правил міжнародних польотів, правил пожежної безпеки на повітряному транспорті, і накладати на них адміністративне стягнення відповідно до Повітряного кодексу України та Кодексу України про адміністративні правопорушення.

Враховуючи вимоги нормативно- правових документів ІСАО і ЄКЦА, які спрямовані на забезпеченні ефективного здійснення заходів контролю якості авіаційної безпеки шляхом сумлінного виконання державними інспекторами та інспекторами авіаційної безпеки покладених на них службових обов'язків пропонуємо розробити Кодекс поведінки державного інспектора та інспектор з авіаційної безпеки. Цей документ буде виступати узагальненням стандартів етичної поведінкиI доброчесності та запобігання конфлікту інтересів у діяльності державних інспекторів і інспекторів авіаційної безпеки та способом врегулювання конфлікту інтересів.

Поведінка державних інспекторів та інспекторів авіаційної безпеки має відповідати очікуванням авіаційного персоналу суб’єктів авіаційної діяльності й забезпечувати реальну оцінку стану авіаційної безпеки та захисту від актів незаконного втручання.

* + 1. *Працівники навчальних закладів (проводять підготовку, перепідготовку та підвищення кваліфікації фахівців у сфері цивільної авіації).*Національна система освіти у галузі цивільної авіації функціонує у правовому полі, що ґрунтується на Конституції України, законах України «Про освіту», «Про вищу освіту», «Про наукову і науково-технічну діяльність», «Про професійно-технічну освіту», Національній доктрині розвитку освіти. [[[164]](#endnote-164)]с.

Згідно з Інформацією Державіаслужби станон на 14.02.2014р. 1) до авіаційних навчальних закладів з підготовки льотного складу України – TRTO віднесено: ПАТ "АК "Дніпроавіа"; Скай; ПрАТ"Авіакомпанія Буковіна"; Авіаційний навчальній центр ПрАТ "Авіакомпанія "Українські вертольоти"; ТОВ"Хелітрейнінг Україна''; ТОВ "Авіаційна льотна академія"; НЦ АК "МАУ"; Центр теоретичної та практичної підготовки „Градієнт”; ХДАВП ДП "Антонов";ДП «Антонов»; МАЦП.

2) до авіаційних навчальних закладів з підготовки льотного складу України – FTO віднесено: ТОВ "ЛЬОТНА ШКОЛА "ФОРСАЖ"; Київська авіаційна школа; Державне підприємство обслуговування повітряного руху України; ТОВ "СК АЕРО"; ТОВ "Льотна школа "КОНДОР", "Ротор Україна"; ТОВ "УЛА "ХІАТ"; КЛА НАУ; ТОВ ВКФ „Укравіатехсервіс"; Харківський аероклуб ім. В.С. Гризодубової; УШП; УРГА; ТОВ "УАТЦ"Авіатор"; ТОВ "Авіакомпанія "МАРС РК"; НАУ "Авіа-союз", Школа пілотів; ТОВ "Київське воздухоплавне товариство"; КЛК НАУ.

3) до авіаційних навчальних закладів з підготовки льотного складу України – NATO; НАУ; ІнтерБрідж; Аеролінгва; ТОВ Київське воздухоплавне товариство м.Київ.

Розглянемо організаційно -правову діяльність окремих навчальних закладів. Нприклад, Національний авіаційний університет (НАУ) – один із найпотужніших авіаційних вищих навчальних закладів світу, де навчається понад 50 тисяч слухачів серед них 1200 іноземних студентів із 49 країн світу. Для надання освітянських послуг, пов’язаних з одержанням вищої освіти на рівні кваліфікаційних вимог молодшого спеціаліста, бакалавра, спеціаліста, магістра отримав ліцензію від Міністерства освіти і науки Українвід 15.12.2014 [[[165]](#endnote-165)].

Ліцензія - один з видів державних дозволів Так, під організаційно-правовими засобами у сфері освіти Чорна В.Г. розуміє сукупність правових інструментів (способів та прийомів), за допомогою яких держава впливає на суспільні відносини у сфері позашкільної освіти з метою задоволення та охорони публічних інтересів у процесі надання освітянських послуг у позашкільних навчальних закладах, а також активного розвитку зазначеної сфери. Головним завданням ліцензування є захист основних інтересів держави, її громадян шляхом установлення з боку держави певних умов і правил здійснення окремих видів господарської діяльності.

При Національному авіаційному університеті (м. Київ) успішно функціонують два Європейські регіональні навчальні центри ІКАО. Це Європейський регіональний навчальний центр ІКАО з авіаційної безпеки і Європейський регіональний навчальний центр ІКАО з підготовки державних інспекторів з безпеки польотів та льотної придатності повітряних суден. Обидва Центри працюють за методологією TRAINAIR, використовуючи Стандарти и Рекомендовані практики ІКАО, а також стандартні пакети навчальних програм, розроблені ІКАО. Національні навчальні центри Інституту ІКАО створені з метою підготовки, перепідготовки і підвищення кваліфікації персоналу для цивільної авіації. Робота Центрів спрямована на підвищення рівня безпеки цивільної авіації на національному рівні, на практичне впровадженя науково-методичних розробок, які виконуються спеціалістами Національного авіаційного університету і службами цивільної авіації України згідно програм, затверджених Державною авіаційною адміністрацією..

*2.2.8.**Працівники підприємств-виробників авіаційної техніки в Україні, що забезпечують постачання авіаційної техніки експлуатантам і авторський нагляд за її експлуатацією.*Важливість розвитку авіабудування в Україні обумовлено значною ємністю світового ринку та необхідністю оновлення авіапарків. Україна входить до числа 9 країн світу, що мають власне виробництво літаків повного циклу.

Однак, на сьогодні вітчизняна літакобудівна галузь залишається у системному кризовому стані, спостерігається зниження науково-технічного та технологічного потенціалу, зростає науково - технологічна відсталість від розвинених держав. Для підприємств галузі характерним є високий рівень зношеності основних фондів (більше 70%), дефіцит молодого покоління кваліфікованих кадрів, відсутність механізму державної підтримки, а також системи стимулювання продажів виробленої продукції як на внутрішньому, так і на зовнішніх ринках.

**В області літакобудування України лідером, безумовно, вважається Авіаційний науково-технічний комплекс імені О.К. Антонова (АНТК ім. Антонова), що протягом багатьох років свого існування спроектував ряд літаків сімейства АН. Зокрема, протягом останніх років були створені нові модифікації літаків Ан-74ТК-200, Ан-74ТК-300 і нові регіональні літаки Ан-38, Ан-140. На даному етапі проводяться сертифікаційні іспити транспортного літака Ан-70.**

**В Україні розміщені два авіаційних заводи, які серійно виробляють літаки конструкції АНТК ім. О.К. Антонова. Це:Харківське державне авіаційне виробниче підприємство, що будує літак Ан-74, його модифікації і літак Ан-140; Київський державний авіаційний завод "Авіант", що будує літаки Ан-32Б и Ан-32П (пожежний варіант).**

**Широко відомі в Україні і за її межами двигуни розробки Запорізького двигунобудівного конструкторського бюро "Прогрес" ім. А.Г.Івченко (ЗДКБ "Прогрес") і авіаційні двигуни, які серійно виготовляються заводом "Мотор-Січ" для літаків і гелікоптерів різних конструкторських бюро.**

**У галузі авіаційного приладобудування в Україні працюють 26 конструкторських бюро і заводів, які проектують і серійно розробляють різне бортове устаткування. У Києві працює конструкторське бюро і серійний завод, що проектує і робить авіаційні метеолокатори. Науково-виробниче об'єднання (НПО) "Электронприлад" проектує і робить бортові установки реєстрації режимів польоту. У місті Смела працює державне підприємство "Оризон-навігація", що проектує і робить супутникові навігаційні системи. У місті Харкові на заводі "ФЕД" виробляються різні гідроагрегати і паливно-регулююча апаратура для авіаційних двигунів.**

**Працюють заводи, що роблять устаткування для радіозв'язку, навігаційне й інше електронне бортове устаткування.**

По данним Державіаслужби в Україні (станом на 11.11.2014 р.) функціонує 32 організації виробників авіаційної техніки, які мають діючий сертифікат схвалення виробництва (станом на 11.11.2014 р.). (Див. Додаток)

Нестабільні показники відновлення ділової активності та економіки в ряді країн, які є основними споживачами української продукції, залишались ключовими факторами, які негативно пливали на галузь авіабудування. Основними ринками збуту української продукції є країни СНД, Індія, Ірак, Іран, Лівія, Єгипет та інші країни. Так, по аналітико – статистичним данним Рейтингового агентства «Кредит Рейтинг» всього з 2002 р по 2014 р. в Україні було виготовлено і поставлено міжнародним замовникам 50 літаків, у тому числі:. Ан-32 ˗ 17, Ан-74˗ 8.Ан-124˗ 2, Ан-140 ˗11, Ан-148˗ 7, Ан-158 ˗5. Наприклад, у 2012 р. Ан-74 ТК-200 (1 літак) ХДАВП МО було поставлено до Туркменістану. Ан-32 (5 літаків) ДК «Антонов» ˗ Ірак, Ан-148 (3 літаків ) ДК «Антонов» . У 2013р.Ан-158 ( 3 літаки) ДК «Антонов» ˗ Куба, Ан-148 (1літак ) ДК «Антонов» ˗ Північна Корея Ан-74 (1 літак) ХДАВП ˗ Казахстан. За перше півріччя 2014 р. Ан-158 (2 літаки) ДК «Антонов» ˗ Куба, Ан-74( 1 літак ) ХДАВП ˗ Казахстан. Виходячи з вищенаведених даних важко говорити про ефективність та рентабельність літакобудування в Україні. Для того щоб налагодити нормальний виробничий, фінансовий та операційний цикли, знизити витрати на виробництво одиниці продукції за оцінками фахівців української галузі потрібно виробляти не менше 20 літаків на рік (на першому етапі відновлення авіабудування), тоді як у період з 2002 року по 2013 рік в Україні щорічне виробництво літаків становило лише 3-7 одиниць.

*2.2.9 Працівники Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами здійснюють технічне розслідування авіаційних подій та підготовку висновків та рекомендацій.* Відповідно до статті 9 ПК України [розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами](http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/228-2012-%D0%BF) і літальними апаратами України та іноземними цивільними повітряними суднами, які сталися на території України, а також порушення вимог щодо використання повітряного простору України здійснює спеціалізована експертна установа з розслідування авіаційних подій, що утворюється та статус якої визначається Кабінетом Міністрів України. Так, 21 березня 2012 року Кабінет Міністрів України видає Постанову №228 "Про утворення Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами" (НБРЦА).

Експертна установа з розслідування авіаційних подій не може бути у підпорядкуванні чи іншим чином залежати від уповноваженого органу з питань цивільної авіації. Фінансування діяльності Експертної установи з розслідування авіаційних подій здійснюється за рахунок коштів Державного бюджету України та інших джерел, передбачених законодавством.

Предметом діяльності Національного бюро є:1) забезпечення проведення об’єктивного розслідування авіаційних подій, що сталися на території України з цивільними повітряними суднами, та авіаційних подій, що сталися на території іноземних держав з цивільними повітряними суднами України; 2) здійснення зчитування, відтворення та проведення аналізу записів бортових реєстраторів та наземних засобів об’єктивного контролю, у разі потреби - визначення технічного центру, у тому числі за кордоном; 3) забезпечення збирання інформації про виявлені експлуатаційно-льотні фактори та ризики, відхилення, аналіз, дослідження та узагальнення даних, що стосуються безпеки польотів; 4) участь у роботі міжнародних авіаційних організацій, сприяння розвитку міжнародних науково-технічних та інформаційних зв’язків у сфері технічного розслідування та запобігання авіаційним подіям; 5) вивчення та поширення передового досвіду і методів проведення незалежного розслідування, управління безпекою польотів серед персоналу авіакомпаній, працівників підприємств, установ, організацій, органів обслуговування повітряного руху, які беруть участь у проведенні розслідувань; 6) підготовка звітів та рекомендацій за результатами розслідування авіаційних подій.

Гранична чисельність працівників НБРЦА встановлена у кількості 40 одиниць, які не є державними службовцями.

З метою підвищення якості роботи із бортовими засобами об’єктивного контролю під час розслідування авіаційних подій та інцидентів, усунення зауважень наданих під час аудиту Міжнародною організацією цивільної авіації (AIG 11) та відповідно до Керівництва з розслідування авіаційних подій та інцидентів (Doc 9756 ІКАО) Наказом НБРЦА № 49  від 19.03.2014 затверджена НБРЦА Інструкція з вилучення, зчитування, обробки та дослідження бортових засобів об’єктивного контролю повітряного судна під час розслідування.

Дана Інструкція встановлює порядок та процедури зчитування, вилучення, обробки та дослідження бортових засобів об’єктивного контролю під час розслідування авіаційних подій та інцидентів, у тому числі при роботі з пошкодженими засобами внаслідок авіаційної події. Ця Інструкція призначена для працівників НБРЦА та може застосовуватися членами комісій з розслідування, які призначаються наказами НБРЦА і не є працівниками НБРЦА, суб’єктами авіаційної діяльності, у тому числі комісіями суб’єктів, які виконують розслідування інцидентів під наглядом НБРЦА.

*2.2.10 Працівники Українського державного проектно-технологічного та науково-дослідного інституту цивільної авіації «Украеропроект».* З вересня 1993 року "Украеропроект" має державну ліцензію України на право виконання проектно-технологічних і науково-дослідних робіт, проведення наукової і науково- технічної експертизи в галузі комплексного проектування аеропортів, розвитку наземної інфраструктури авіаційного транспорту, авіаремонтних заводів та інших об'єктів наземного забезпечення цивільної авіації.

*2.2.11Працівники Державного підприємства з обслуговування повітряного руху України (Украерорух).*Державне підприємство обслуговування повітряного руху України засновано 24 грудня 1992 року.Сьогодні Украерорух – це потужне, сучасне підприємство – головний аеронавігаційний провайдер в Україні.

Підприємство уповноважене державним регулюючим органом цивільної авіації (Державіаслужбою України) здійснювати аеронавігаційне обслуговування в повітряному просторі, обслуговування повітряного руху (ОПР) України та в повітряному просторі над відкритим морем. Відповідальність за ОВС покладено на Україну Міжнародною організацією цивільної авіації (ІКАО).

**Висновки до розділу 2**

Аналіз функцій кожної професійної групи показує, що всі вони в тій чи іншій мірі реалізуються з метою забезпечення безпеки польотів. Разом з цим, вважаємо за можливе, розділити їх на функції: а) прямо і безпосередньо забезпечують безпеку польотів і б) опосередковано забезпечують безпеку польотів.

Доцільно класифікувати персонал цивільної авіації:

І. В залежності від у польоті або на землі особа персоналу цивільної авіації виконує свої професійні обов'язки:

1. Льотний персонал цивільної авіації – всі особи, перелік яких визначений в польотній документації і допущені експлуатантом до виконання польотного завдання.

Льотний екіпаж, також можна розглядати як певну системну едність, що складаеться з сукупності елементів (членів), які перебувають у певних відносинах і взаємодіють між собою (структуру). Єдність системи льотного екіпажу по відношеню до авіакомпанії (зовнішнього середовища) створює різноманітні зв’язки, характер яких говорить про те що, ця система виступає підсистемою системи персоналу авіакомпанії. Авіакомпанія будучи зовнішнім середовищем для системи льотного екіпажу опосередковано формує інтегративні якості самої системи.

2. Наземний персонал цивільної авіації – особи, що здійснюють авіаційну діяльність на землі:1) працівники Державної авіаційної служби України; 2) працівники авіакомпаній (експлуатанти); 3) працівники аеропортів; 4) працівники аеродромів; 5) працівники підприємств з технічного обслуговування і ремонту; 6) державні інспектори з авіаційного нагляду; 7) працівники навчальних закладів; 8) працівники підприємств-виробників авіаційної техніки в Україні; 9) працівники Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами; 10) працівники Українського державного проектно-технологічного та науково-дослідного інституту цивільної авіації «Украеропроект». 11) працівники Державного підприємства з обслуговування повітряного руху України (Украерорух).

II. В залежності від наявності кваліфікаційного свідоцтва (сертифікату) персонал цивільної авіації поділяється на: 1. Сертифікований персонал цивільної авіації (авіаційний персонал): 1) пілот (командир) повітряного судна; 2) диспетчер управління повітряним рухом (диспетчер служби руху); 3) персонал з технічного обслуговування повітряних суден; 4) члени випробувального екіпажу; 5 ) член екіпажу пасажирського салону (бортпровідник); 6 ) диспетчер із забезпечення польотів.2. Не сертифікований персонал цивільної авіації. Інші працівники цивільної авіації, до кваліфікаційних вимог яких не висуваються вимога одержання свідоцтва (сертифікату).

# Розділ 3. Функції персоналу цивільної авіації

## 3.1. Забезпечення безпеки авіації

В розділі першому ми довели, що персонал цивільної авіації представляє собою складну цілісну систему.

Відомо, що в складних системах виникає своєрідний ефект цілісності, дослідження якого немислимо шляхом розчленування системи. При цьому було б явним спрощенням вважати, що ефект виникає в силу тільки внутрішніх зв'язків у системі. Накопичений досвід вивчення системних об'єктів переконує нас в зворотному, в тому, що сама складність цих об'єктів часто-густо виявляється не стільки причиною, скільки продуктом цілісності, і що джерело цієї цілісності слід шукати не всередині об'єкта, а поза ним, у тій сукупності зв'язків, яка характеризує об'єкт в його відношенні до інших об'єктів (до навколишнього середовища). [[[166]](#endnote-166)]

Спробуємо дослідити відносини системи як цілого з іншими, що лежать поза її об'єктами, тобто із середовищем. Враховуючи те, що функцією, або поведінкою, системи можна назвати все те, що можна дізнатися про систему, не торкаючись її внутрішнього змісту, абстрагуючись від нього. Послідовно аналізуючи функції системи, ми розглядаємо ціле як результат взаємодії системи з середовищем, як властивість відносин між системою і середовищем.

У галузі наукової розробки понять, пов’язаних із функціями управління накопичено багатий досвід та обґрунтовані власні погляди таких науковців як В.Б. Авер’янов, І.Л. Бачило, В.К. Колпаков, Ю.М. Козлов, К.С. Бельський та інші.

Зауважемо на те, що “функція” (у перекладі з лат. – “виконання”) – це категорія системного підходу, що може бути застосована до характеристики будь-яких систем: соціальних, технічних, біологічних та ін. І призначення цієї категорії в усіх випадках полягає в тому, щоб визначити еталон діяльності системи, опис тієї діяльності, здійснення якої потрібно системі для досягнення її мети [[[167]](#endnote-167), ст.54].

В філософській літературі також можна зустріти розуміння функції як форми взаємодії предмета, речовини та явища[[[168]](#endnote-168),с. 171]. З цього можна зробити висновок, що сутність функції як наукової категорії полягає в тому, що вона завжди виражає деяке відношення одного предмета (явища) до іншого, залежність між ними. Базовими, визначальними елементами функції виступають відносини, зв’язок, певна залежність.

Роль, яку виконують органи цивільної авіації, є ні що інше як вираження відносин, їх зв’язку з іншими суб’єктами громадянського суспільства.

Функції суб’єктів у галузі цивільної авіації по суті визначають їх призначення та основні напрямки їх впливу на суспільні відносини. Тобто функціонування системи суб’єктів цивільної авіації це ніщо інше, як їх практична діяльність, через яку реалізуються конкретні функціонально-цільові ролі суб’єктів.

Визначення сутності функцій пов’язане з чітким визначенням конкретних видів діяльності. Відповідно, розглядаючи функції органів цивільної авації в основу їх розуміння має бути покладено зміст відносин щодо забезпечення [безпеки польотів](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/T113393.html#34), [авіаційної](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/T113393.html#7), [екологічної](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/RE13972.html), економічної та інформаційної безпеки; відносин щодо створення умов для розвитку [авіаційної діяльності](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/T113393.html#8), повітряних перевезень та їх обслуговування, виконання [авіаційних робіт](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/T113393.html#20) та польотів авіації загального призначення; відносин з приводу організації [використання повітряного простору України](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/T113393.html#39) та у міжнародних відносинах з питань цивільної авіації

Відповідно, характер основних цілей органів цивільної авіації об’єктивно обумовлений потребами суб’єктів громадянського суспільства у безпечних повітряних перевезеннях та авіаційних робтах.

Цілі, будучи визначальним елементом кожної функції, відіграють провідну роль в процесі формування їх змісту. Відповідно у функціях визначається цільове призначення цивільної авіації, і з ними безпосередньо пов'язаний обсяг публічно-владних повноважень суб’єктів цивільної авіації. Кожна функція має свою сферу впливу і здійснюється, як правило, за допомогою відповідних методів. Функція визначає зміст діяльності суб’єктів у галузі цивільної авіації і певною мірою характеризує її сутність. Таким чином функція і сам суб’єкт цивільної авіації явище тісно взаємопов’язані, і взаємозалежні, оскільки з одного боку, функція, безумовно, залежить від суб’єкта цивільної авіації, який зумовив її виникнення, а з іншого боку, дія суб’єкта цивільної авіації виникає виключно завдяки реалізації своїх функцій.

Наприклад, Казмірук О.В. розуміє під функціями податкової міліції зовнішній прояв завдань, закріплених чинним законодавством за податковою міліцією, що реалізуються певними методами та формами залежно від правовідносин, які виникають, з метою досягнення кінцевого результату – правопорядку у сфері доходів та зборів. [[[169]](#endnote-169)]

Ми пропонуємо авторське визначення функції органів цивільгої авіації – це провідні напрями їх діяльності, з якими прямо пов’язані обсяг і зміст публічно-владних повноважень, що визначаються в рамках закону щодо суб’єкта.

Реалізацію функцій кожного із органів цивільної авіації здійснює персонал, що у своїй сукупності складає персонал цивільної авіації Спостерігається певна взаємозалежність і взаємопроникнення функціональних і структурних властивостей реальної системи персоналу цивільної авіації. Оскільки, застосовуючи функціональний підхід до дослідження будь-якої системи, ми одночасно проводимо структурний аналіз деякої іншої системи, що включає вихідну в якості свого елемента. І навпаки, здійснюючи структурний аналіз якої-небудь системи, ми одночасно реалізуємо функціональний підхід по відношенню до систем, які входять у вихідну в якості її елементів, або підсистем.

Єдність функції і структури можна розуміти також як єдність зовнішнього і внутрішнього аспектів при розгляді складних систем. просторових і часових властивостей системних об'єктів, їх збереження та зміни.

Цілісність системи персоналу цивільної авіації не щось штучне, нав'язане ззовні, а ознака, якість, зумовлена самим характером авіаційної справи і органів, що здійснюють завдання і функції у сфері цивільної авіації; взаємоповязаність і взаємодія всіх без винятку елементів системи персоналу цивільної авіації, без яких неможливо забезпечити названу цілісність, яка є об'єктивною закономірністю стану і розвитку сукупності всього персоналу цивільної авіації'. Для того щоб система персоналу цивільної авіації ефективно діяла і була зорієнтована на ті цілі, заради яких створювалася, в ній повинно чітко простежуватися державне регулювання діяльності в галузі цивільної авіації.

В. К. Колпаков зазначає, що «без державного регулювання помітно знижується ефективність виробництва, незатребуваною виявляється фундаментальна наука, скорочуються через подорожчання інфраструктура соціальної сфери, а рух до цивілізованих форм життя здійснюється стихійно, з великими витратами і значними втратами» [[[170]](#endnote-170)с.332].

У свою чергу, функції держави залежать від тих завдань, які стоять перед суспільством на даному етапі розвитку. У громадянському суспільстві, держава перетворюється на "слугу", що виконує тільки необхідні і корисні для суспільства функції. У такому співвідношенні держави і суспільства саме громадянське суспільство має визначати, що є для нього соціально значущим, що воно доручає державі, які функції на неї покладає. [[[171]](#endnote-171)].

Нами пропонується поняття державного регулювання цивільної авіації - це практичний, організуючий вплив держави на систему персоналу цивільної авіації, який здійснюється шляхом застосування сукупності заходів із застосування єдиного збалансованого підходу до управління безпекою авіації, що передбачає оптимізацію організаційної структури системи цивільної авіації, розподіл відповідальності між органами державної влади та суб’єктами авіаційної діяльності, визначення політики та експлуатаційних процедур щодо забезпечення безпеки польотів, необхідних в даний момент і в конкретній ситуації є найбільш доцільним та дає найбільший ефект у виявленні і усуненні джерел небезпеки та здійсненні контролю за ризиками для забезпечення безпеки польотів з метою мінімізації людських втрат, матеріальних, фінансових, екологічних та соціальних збитків.

В широкому значенні державне управління безпекою цивільної авіації необхідно розуміти як державне регулювання суспільних відносин (здійснення регулятивної функції) в цій сфері. Його суб'єктами виступають всі державні органи та органи місцевого самоврядування, їх посадові особи. Але таке розуміння, виходить далеко за межі предмету адміністративного, а отже виходить за межі об'єкту нашого дослідження. Об'єкту дослідження відповідає таке тлумачення державного управління, коли під суб'єктами такого управління розуміються органи виконавчої влади та їх посадові особи, а також особи, яким органами виконавчої влади делеговані управлінські повноваження по забезпеченню безпеки польотів. Українське законодавство не відносить до органів виконавчої влади Президента України, РНБО України, які, тим не менш, фактично виступають суб'єктами державного управління в цій сфері.

При вузькому розумінні державного управління як виконавчо-розпорядчої діяльності державних органів по виконанню законів України, до суб'єктів державного управління безпекою польотів треба віднести: органи виконавчої влади, їх посадові особи, органи місцевого самоврядування, та деякі юридичні особи, що не є державними органами (авіаперевізники, аеропорти тощо), а також деякі їх працівники (начальники служб безпеки аеропортів, командири повітряних суден) в частині виконання ними повноважень, делегованих органами виконавчої влади, та, на наш погляд, враховуючи функції, які вони виконують, Президента України та РНБО України.

В контексті проведення інституційних перетворень в системі державного управління з метою реалізації адміністративної реформи постає необхідність створення нової організаційної структури органів державної влади та механізмів щодо запобігання дублювання функцій державних органів визначення стандартів надання адміністративних послуг та створення механізмів інформаційної відкритості влади.

В Повітряному кодексі України в ст.5 визначено, що уповноважений орган з питань [цивільної авіації](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/T113393.html#127) (Державіаслужба) реалізує державну політику і стратегію розвитку авіації України, здійснює державне регулювання діяльності в галузі цивільної авіації за такими напрямами: 1) здійснення комплексних заходів щодо забезпечення [безпеки польотів](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/T113393.html#34), [авіаційної](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/T113393.html#7), [екологічної](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/RE13972.html), економічної та інформаційної безпеки; 2) створення умов для розвитку [авіаційної діяльності](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/T113393.html#8), повітряних перевезень та їх обслуговування, виконання [авіаційних робіт](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/T113393.html#20) та польотів авіації загального призначення; 3) організація [використання повітряного простору України](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/T113393.html#39); 4) представництво України в міжнародних організаціях цивільної авіації та у міжнародних відносинах з питань цивільної авіації.

Реалізація напрямів визначених у пунктах 1 - 3 частини першої цієї статті здійснюється Державіаслужбою шляхом: 1) розроблення, прийняття та впровадження авіаційних правил України; 2) сертифікації суб'єктів та [об'єктів авіаційної діяльності](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/T113393.html#94); 3) ліцензування господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів та/або [вантажів](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/T113393.html#37) повітряним транспортом та надання прав на експлуатацію [повітряних ліній](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/T113393.html#102) і призначень авіаперевізникам; 4) здійснення постійного нагляду та інспектування дотримання встановлених законодавством, у тому числі авіаційними правилами України, вимог.

Розглянемо детально функції персоналу цивільної авіації щодо реалізації державного управління галузі цивільної авіації.

1. *Забезпечення безпеки авіації*. В ПК ст.10 визначає, що безпека авіації складається з безпеки польотів, авіаційної безпеки, екологічної безпеки, економічної та інформаційної безпеки.

З метою забезпечення безпеки цивільної авіації уповноважений орган з питань цивільної авіації (Державіаслужба) здійснює комплекс заходів, спрямованих на запобігання виникненню авіаційних подій, шляхом: 1) встановлення критеріїв безпеки авіації; 2) встановлення необхідного рівня безпеки авіації; 3) здійснення аналізу та визначення існуючого рівня безпеки авіації; 4) проведення планових та позапланових перевірок, інспектування суб'єктів та об'єктів авіаційної діяльності; 5) встановлення строків і здійснення контролю за проведенням коригуючих дій суб'єктами авіаційної діяльності; 6) заборони, скасування, тимчасового припинення або зміни виконання будь-яких видів польотів і авіаційної діяльності у разі виявлення загрози безпеці авіації або їх невідповідності встановленим стандартам і авіаційним правилам України; 7) анулювання, тимчасового припинення дії сертифікатів, свідоцтв, ліцензій, дозволів, обмеження прав, наданих цими документами, скасування погодження кандидатур згідно з частиною десятою цієї статті; 8) накладення штрафів та вжиття інших заходів щодо забезпечення безпеки авіації.

Повітряний кодекс України, зокрема стаття 1 п.20 містить термін *„безпека авіації*” що визначає як стан галузі цивільної авіації, за якого ризик завдання збитків людям чи майну знижується до прийнятного рівня у результаті безперервного процесу визначення рівня небезпеки і керування ним та утримується на такому рівні, або знижується далі, у сферах безпеки польотів, авіаційної безпеки, охорони навколишнього природного середовища, економічної безпеки та інформаційної безпеки.

Постанова Кабінету Міністрів України „Про серйозні недоліки в роботі та невідкладні заходи щодо поліпшення діяльності цивільної авіації" [[[172]](#endnote-172)] наводить визначення „забезпечення безпеки цивільної авіації" як комплексний процес, який передбачає забезпечення безпеки польотів, захист цивільної авіації від актів незаконного втручання (авіаційна безпека) та захист навколишнього середовища від шкідливого впливу з боку авіації (екологічна безпека).

Слід розрізняти та не можна ототожнювати безпеку польотів, наприклад, ще з більш широким поняттям як безпека на авіаційному транспорті. Оскільки останнє включає і безпеку державної і цивільної авіації. А безпека цивільної авіації включає безпеку польотів, інформаційну, економічну ін. безпеки.

В сучасних умовах стрімкий розвиток науково – технічного прогресу авіатранспортної системи країни набуває виключно соціальної гостроти, оскільки найголовнішою ціллю та умовою залишається забезпечення безпеки польотів. Питання безпеки польотів слід розглядати як одну з найважливіших характеристик, що показує ступінь стійкості соціальних взаємозв’язків, що визначає загальнолюдську цінність і значимість суспільних відносин.

Наприклад, за статистичними данними у період 2006 - 2013 рр. у авіаційній галузі загалом сталося 108 подій з наслідками найвищого рівня (катастрофи, аварії та серйозні інциденти) з повітряними суднами, внесеними до Державного реєстру цивільних повітряних суден України, із них 17 катастроф. За цей період з комерційними повітряними суднами, задіяними в регулярних та нерегулярних пасажирських перевезеннях, мала місце 1 катастрофа, у якій загинуло 5 осіб і було травмовано 8. При цьому загальний наліт складав 1637917 год.

У період 2006 - 2013 рр. з повітряними суднами авіації загального призначання сталося 37 авіаційних подій, із них 16 катастроф. При цьому загальний наліт склав 0,19 млн. год. Звертаємо увагу на те, що за останні роки зростає кількість подій з людським жертвами, що мають місце при експлуатації повітряних суден, не внесених до Державного реєстру цивільних ПС України. У першому півріччі 2013 р. основним фактором, що призводив до виникнення авіаційних подій та інцидентів, став людський фактор (екіпаж, персонал ТО, персонал СЗП), що становить 43,6% від загальної кількості причинних факторів. У 41% випадків головною або супутньою причиною виникнення авіаційних подій та інцидентів став технічний фактор (разом з виробничо – конструктивним недоліком). Фактор середовища становить 15,4 %, у тому числі орнітології 12,8%.

Отже , ключовим елементом державної політики у галузі безпеки цивільної авіації повинна виступати розробка, впровадження та контроль дотримання галуззю цивільної авіації України принципів, положень і вимог стосовно функціонування ефективної системи нагляду за безпекою польотів.

Звернемося до етимології поняття «безпека», що означає «відсутність небезпеки», тобто відсутність яких-небудь загроз.

Так, тлумачні словники під безпекою визначає «стан, коли кому-, чому --небудь ніщо не загрожує» [[[173]](#endnote-173) c.115], або «відсутність небезпеки, схоронність, надійність» [[[174]](#endnote-174) с.167], а також «становище якому загрожує небезпека комусь, чомусь» [[[175]](#endnote-175) с.38],«стан захищеності» [[[176]](#endnote-176) с.207].

Нормативні джерела визначають термін «безпека» як «відсутність неприпустимого ризику, пов’язаного з можливістю завдання будь-якої шкоди» [[[177]](#endnote-177) с.3].

На думку вчених безпека являє собою сукупність опосередкованих джерелами підвищеної небезпеки відносин, які регулюються юридичними, технічними та організаційними нормами з метою запобігання та усунення загрози життю і здоров’ю людей, матеріальним цінностям та зовнішньому се редовищу [[[178]](#endnote-178),с.21].

З одного боку наявні два стани небезпечний та безпечний, які протилежні один одному. З іншого боку під небезпеккою розуміють стан загрози, можливість заподіяння шкоди, нещастя, кому-небудь, чому-небудь [[[179]](#endnote-179),с.338]. Під загрозою розуміють «можливість, або неминучість виникнення чогось небезпечного, прикрого. Те, що може заподіяти якесь зло, неприємність» [[[180]](#endnote-180), с.115].

Зауважимо, що безпека повітряного транспорту є складовою явища більш загального характеру. Зокрема, в науковій літературі з цього приводу є декілька термінів, що характеризують безпеку: транспортна безпека, безпека на транспорті, безпека транспорту та ін. Найбільш вживаним є поняття «транспортна безпека». На думку деяких вчених, «транспортна безпека − властивість людиномашинної системи зберігати при функціонуванні такі стани, при яких з високою вірогідністю виключаються техногенні події, а збиток від неминучих енергетичних і шкідливих матеріальних викидів не перевищує допустимого рівня» [[[181]](#endnote-181)].

Так, П.Г. Бєлов під системою забезпечення транспортної безпеки пропонує розуміти «сукупність взаємопов’язаних нормативно-розпорядчих документів, організаційно-технічних та інших заходів, а також відповідаючих ним сил і засобів, призначених для попередження і зниження тих побічних витрат, які обумовлені реально існуючими на транспорті небезпеками» [133].

Транспортна безпека (безпека на транспорті) − поняття широке, воно стосується не тільки безпеки перевезень, але й безпеки всіх технологічних процесів транспортних галузей, в тому числі й економічної, та інформаційної безпеки. Вона спрямована на захист: пасажирів, власників, отримувачів і перевізників вантажів як осіб, що безпосередньо споживають або створюють транспортний продукт; власників транспортних засобів і осіб, що його фрахтують; транспортного комплексу, включаючи інфраструктуру та працівників; економічний стан країни, включаючи бюджети всіх рівнів; екологічний стан оточуючого середовища[[[182]](#endnote-182)].

Таким чином, транспортна безпека фактично складається з підсистем, що характеризують стан безпеки на різних видах транспорту.

В національному законодавства поширенним є визначення авіаційної безпеки, під якою розуміється комплекс заходів, а також людські та матеріальні ресурси, призначені для захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання в її діяльність [[[183]](#endnote-183)]. З іншого боку у Тимчасових правилах контролю з метою забезпечення безпеки цивільної авіації, затверджених Постановою Кабінету Міністрів України від 02.08.1995 р. № 592, безпека (авіаційна безпека) − комплекс заходів щодо захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання, інших протиправних посягань, а також людські та матеріальні ресурси, призначені для виконання цих заходів [[[184]](#endnote-184)].В данному визначенні авіаційну безпеку законодавець трактує досить широко, включаючи захист цивільної авіації не тільки від актів незаконного втручання, але й інших протиправних посягань.

Чинне законодавство також містить визначення «безпека авіації» як комплексної властивості авіаційної транспортної системи виконувати свої функції без завдання збитків (чи з мінімальними збитками) самій системі або населенню, в інтересах якого вона розвивається [[[185]](#endnote-185)]. Зазначене визначення є ще більш об’ємним, оскільки включає, на нашу думку, і авіаційну безпеку, і безпеку польотів. Підтвердженням тому є Концепція розвитку цивільної авіації України, згідно якої забезпечення безпеки цивільної авіації − комплексний процес, який передбачає забезпечення безпеки польотів, захист цивільної авіації від актів незаконного втручання (авіаційну безпеку) та захист навколишнього середовища від шкідливого впливу з боку авіації (екологічну безпеку) [[[186]](#endnote-186)]. Серед інших складових безпеки цивільної авіації категорію «безпека польотів» можна вважати визначальною, оскільки вона є пріоритетом діяльності авіаційного транспорту і невід’ємною складовою національної безпеки [[[187]](#endnote-187)].

Реалізація єдиної державної політики у сфері авіаційної безпеки, захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання, оформлення, видачі та обліку документів на право провадження авіаційної діяльності здійснює Департамент авіаційної безпеки, що є структурним підрозділом Державної авіаційної служби України. Його організаційно – правова діяльність визначена в Положенні про Департамент авіаційної безпеки, яке розроблено згідно з вимогами Положення про Державну авіаційну службу України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 08 жовтня 2014 року № 520, інших нормативно-правових актів України.

До штату Департаменту входять: відділ нагляду за станом авіаційної безпеки експлуатантів;відділ нагляду за станом авіаційної безпеки аеропортів та суб’єктів комерційного обслуговування; відділ нагляду за станом авіаційної безпеки при організації повітряного руху, підготовки персоналу, захисту від кіберзагроз та нормативного забезпечення. відділ видачі документів на право провадження авіаційної діяльності.

Відповідно до покладених на нього завдань, Департамент виконує такі функції:

1) забезпечує реалізацію державної політики у сфері АБ ЦА та контролю обігу документів суворої звітності.

2) здійснює: перевірку рівня підготовки фахівців, відповідність їх кваліфікації та отриманим допускам до виконання робіт з питань АБ; державний нагляд за виконанням сертифікаційних вимог суб’єктами авіаційної діяльності та за забезпеченням заходів АБ суб’єктами авіаційної діяльності, у тому числі під час виконання польотів та робіт українськими експлуатантами за межами місць постійного базування; перевірку на території України відповідності іноземних екіпажів та їх повітряних суден вимогам нормативно-правових актів, авіаційних правил.

3) організовує: захист критично-важливих інформаційних систем ЦА від кіберзагроз; розробку або розробляє та організовує впровадження нормативно-правових актів та авіаційних правил України з питань захисту ЦА від АНВ; розроблення та розробляє в межах своїх повноважень галузеві стандарти.

4) проводить: розгляд на відповідність та погоджує технічні завдання на розробку проектів будівництва і реконструкції аеропортів стосовно дотримання вимог АБ. погодження та скасування погодження кандидатур керівників суб’єктів авіаційної діяльності та їх заступників, які несуть відповідальність за АБ.

5) забезпечує запобігання витоку секретної інформації та інформації з обмеженим доступом, що є власністю держави, та інформації про персональні дані громадян України, яка стала відома під час оформлення документів, що посвідчують особу та підтверджують громадянство України.

6) взаємодіє з підрозділами Державіаслужби згідно з вимогами нормативно-правових актів та авіаційних правил України щодо порядку оформлення та видачі заявнику документів суворої звітності та порядку обліку, зберігання і використання бланків документів суворої звітності, а також з міністерствами, центральними органами виконавчої влади, центральними органами виконавчої влади зі спеціальним статусом, підприємствами та установами щодо видачі документів, що посвідчують особу та підтверджують громадянство України.

У разі необхідності здійснює заходи щодо визнання закордонних навчальних закладів з підготовки авіаційного персоналу в сфері АБ.

Розподіл відповідальності між органами державної влади та суб’єктами авіаційної діяльності, визначення політики та експлуатаційних процедур щодо забезпечення безпеки польотів представляють певну систему управління безпекою польотів як сукупність заходів із застосування єдиного підходу до управління безпекою польотів. В основі управління безпекою польотів лежить системний підхід до виявлення і усунення джерел небезпеки та здійснення контролю за ризиками для забезпечення безпеки польотів з метою мінімізації людських втрат, матеріальних, фінансових, екологічних та соціальних збитків.

Як зазначаєься у Положенні про систему управління безпекою польотів на авіаційному транспорті [[[188]](#endnote-188)] «безпека польотів» – це комплексна характеристика повітряного транспорту та авіаційної діяльності, яка визначає здатність виконувати польоти без загрози для життя і здоров’я людей. З таким твердженням важко погодитись, оскільки виконувати польоти абсолютно без загрози для життя і здоров’я людей апріорі неможливо. Будучи джерелом підвищеної небезпеки, повітряне судно тільки тоді стає безпечним, коли знаходиться без руху, тобто перебуваючи на землі. Повітряний кодекс в ст. 1 пункт 21 визначає "безпеку польотів" як стан, за якого ризик шкоди чи ушкодження обмежений до прийнятного рівня.

На думку Н.В. Дараганової, можна намагатися забезпечити високий рівень безпеки та надійності авіаційного транспорту, проте повністю, стовідсотково зробити повітряний транспорт безпечним є нереальним завданням [[[189]](#endnote-189),с.131]. Деякі науковці безпеку польотів розглядають як комплексну характеристику повітряного транспорту та авіаційних робіт, що визначає здатність виконувати польоти без загрози для життя і здоров’я людей[[[190]](#endnote-190), с.46]. Також вона може визначається як умови, що забезпечують польоти літального апарату без загрози небезпеки для екіпажу, пасажирів і літального апарату, а також для населення і наземних споруд [[[191]](#endnote-191)].

Серед вчених пропонується також визнчення безпеки польотів як системи захисту повітряних суден від загрози втрати ними льотного стану внаслідок дії небезпечних для повітроплавання чинників, а також охорони людського життя на землі та в повітрі, захисту навколишнього природного середовища та штучних споруд на території аеропорту (аеродрому). [[[192]](#endnote-192)]

Як справедливо наголошують деякі науковці безпека польотів повинна забезпечувати збереження повітряними суднами повітряного стану як тієї властивої системи, яка забезпечує можливість її функціонування.

По своїй сутності всі наведені визначення є по-своєму вірними та різною мірою відображають одне явище. З позиції А. С. Бичкова головне, що їх об’єднує – мета забезпечення безпеки польотів, яка, полягає у підтримці стабільного стану функціонування авіаційної галузі, тобто ліквідації потенційних і реальних загроз заподіяння шкоди елементам (суб’єктам) авіаційно-транспортної системи, діючих для задоволення потреб суспільства в авіаційних роботах та перевезеннях. [[[193]](#endnote-193), с.223].

На нашу думку забезпечення безпеки польотів це стабільний стан системи державного управління щодо створення належних умов для функціонування авіаційної галузі, своєчасний контроль за діяльністю суб’єктів авіатранспортної системи та запобігання реальних та потенційних загроз безпеки польотів.

Основні фактори і програми, які впливають на безпеку польотів були розроблені ICAO (International Civil Aviation Organization – Міжнародна організація цивільної авіації). До них слід віднести такі: контроль за забезпеченням безпеки польотів; людський фактор; використання глобальної навігаційної супутникової системи (GNSS – Global Navigation Satellite System) для виконання заходів при заході літаків на посадку; запобігання зіткнення справних повітряних суден із землею (CFIT – Controlled Flight Into Torrain **–** контроль столкновения исправных воздушных суден с землей); стандартизація фразеології при керуванні повітряним рухом; глобальна організація повітряного руху; запровадження бортових систем для попередження зіткнення повітряних суден у повітрі. [[[194]](#endnote-194)].

У контексті ефективності функціонування системи забезпечення безпеки польотів на авіаційному транспорті є неможливою без її належного, в першу чергу, правового забезпечення.Слушно зауважити позицію А.С. Васильєв, «жоден процес державно-управлінської діяльності не можливо уявити без належного регулювання та координації на основі видання та застосування відповідних правових актів» [[[195]](#endnote-195)].

До системи суб'єктів адміністративно-правового регулювання правил безпеки польотів належать Президент України, РНБО України, Кабінет Міністрів України, а також центральні органи виконавчої влади (зокрема Міністерство інфраструктури України, МВС, Міністерство екології та природних ресурсів України, СБУ), Рада Міністрів АРК, місцеві державні адміністрації та органи місцевого самоврядування (особливо в частині екологічної безпеки авіації) та деякі інші. Більшість з цих органів здійснюють адміністративно-правове регулювання правил безпеки польотів в межах виконання своїх основних функцій. Президент України як глава держави, гарант Конституції України згідно ст. 106 Конституції України забезпечує національну безпеку держави, а отже і її складову - безпеку польотів. служба авіаційної безпеки авіаційного суб'єкта, керівник аеропорту, експлуатанти, які виконують польоти до/із України, а також внутрішні рейси в межах держави, заступник керівника авіаційного суб'єкта з авіаційної безпеки, орендарі аеропорту, що провадять діяльність у контрольованій зоні аеропорту, аеропортовий комітет з авіаційної безпеки. [[[196]](#endnote-196)].

Питання забезпечення безпеки польотів з аналіз поточного законодавства та практики його застосування свідчить про значну законодавчу активність в галузі правового регулювання питань забезпечення названої безпеки. Однак залишаються певні не врегульовані питання значну кількість відносин з безпеки польотів. Слушно згадати основний правовий акт, що регулює діяльність користувачів повітряного простору України – Повітряний кодекс України. В ньому передбачено розділ XI (ст. 85-91), присвячений захисту авіації від актів незаконного втручання (авіаційній безпеці), і взагалі безпеку польотів проігноровано. Натомість спеціально цьому питанню присвячено Положення про систему управління безпекою польотів на авіаційному транспорті, затверджене навіть не Постановою Кабінету Міністрів України, а наказом Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 25.11.2005 року № 895, хоча це питання з огляду на важливість заходів щодо забезпечення безпеки польотів на авіаційному транспорті, на нашу думку, має бути урегульований щонайменше у правовому акті вищого органу виконавчої влади. Тим часом реальна ситуація вимагає дійових процедур та специфічних функцій щодо забезпечення безпеки польотів на рівні різних органів управління з позиції реалізації та захисту права громадян на безпечне середовище, регулювання транспортної безпеки у системі національної безпеки, гарантування безпечності пасажирських та вантажних первезень авіаційним транспортом, виконання вимог міжнародно-правових принципів і норм.

Отже, логічно, щоб ці та інші питання були конкретизовані у спеціальному законодавчому акті − Законі України «Про безпеку польотів на авіаційному транспорті». За юридичною формою пропонується саме закон, беручи до уваги, що в ньому бажано зосередити правові норми, які були б спрямовані на забезпечення основної мети національної транспортної політики України та Транспортної стратегії України на період до 2020 року, затвердженої розпорядженням Кабінету Міністрів від 20.10.2010 № 2174-р .

Організація забезпечення авіаційної безпеки від актів незаконного втручання визначена в ПК в ст. 85. як впровадження комплексу організаційних і практичних заходів, а також залучення людських та матеріальних ресурсів відповідно до Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації та нормативно-правових актів з питань забезпечення авіаційної безпеки.

З метою контролю за дотриманням вимог Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації, оперативного та ефективного усунення виявлених недоліків уповноважений орган з питань цивільної авіації проводить на регулярній основі планові, позапланові перевірки стану авіаційної безпеки, а також ситуаційні експерименти, випробування, огляди, спостереження.

У загальній системі сертифікації суб'єктів авіаційної діяльності або допуску до авіаційної діяльності перевіркам на відповідність вимогам авіаційної безпеки підлягають:1) експлуатанти; 2) аеропорти, аеродроми, злітно-посадкові майданчики; 3) підприємства аеронавігаційного обслуговування повітряного руху; 4) навчальні заклади, що забезпечують підготовку персоналу з авіаційної безпеки; 5) організації з технічного обслуговування; 6) інші суб'єкти наземного обслуговування, що здійснюють певні види наземного обслуговування у контрольованій зоні.

До персоналу цивільної авіації, робота якого безпосередньо пов'язана із забезпеченням авіаційної безпеки, висуваються вимоги щодо наявності відповідних документів з авіаційної безпеки які видані сертифікованими навчальними закладами. Підготовка, перепідготовка та підвищення кваліфікації персоналу, залученого до забезпечення заходів з авіаційної безпеки, здійснюються відповідно до Програми підготовки з авіаційної безпеки в навчальних закладах, у тому числі іноземних, що мають сертифікат, виданий або визнаний уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

Персонал служб авіаційної безпеки, а також персонал, який працює без супроводження у контрольованих зонах аеропорту або аеродрому, повинен пройти спеціальну перевірку правоохоронних органів до одержання права доступу до таких зон.

Відповідно до Положення про Державну авіаційну службу України, введеного в дію Указом Президента України від 06.04.2011 № 398/2011 державний контроль та нагляд за безпекою польотів у системі ОрПР покладено на Державіаслужбу. Ключовим структурним підрозділом, що здійснює функції нагляду за безпекою польотів в системі ОрПР є департамент аеронавігації та зовнішніх зв’язків. Основним завданням нагляду за безпекою польотів у системі ОрПР є: отримання доказів щодо відповідності системи ОрПР визначеним рівням безпеки польотів, стандартам та рекомендованій практиці Міжнародної організації цивільної авіації (далі – ІКАО), вимогам Євроконтролю, законам та національним нормативно-правовим актам України в частині, що стосується системи ОрПР.

В рамках існуючої організаційної структури Державіаслужби функції відповідальності при здійсненні нагляду за безпекою польотів при ОрПР розподілені на чотири рівня: вищий керівний, середній керівний, рівень підтримки, процедурний рівень.

До першого рівня відповідальності віднесено функції організації діяльності із нагляду, включаючи процеси регуляторних аудитів з безпеки польотів, забезпечення відповідними ресурсами, відповідність системи ОрПР встановленим вимогам, прийняття відповідних рішень.До другого рівня відповідальності віднесено оцінка заходів з усунення недоліків та прийняття відповідних рішень, виконання дій з уточнення плану проведення аудитів, необхідність проведення специфічних аудитів, інформування керівного складу Державіаслужби про необхідність прийняття рішень щодо вжиття санкцій, керування процесом усунення недоліків. До третього рівня відповідальності віднесено розробка та супроводження річних планів регуляторних аудитів та його управлінням, забезпечення звітності, контроль за підготовкою та кваліфікацією аудиторів, забезпечення контролю за ефективністю аудитів, залучення у разі необхідності незалежних представників з метою прийняття адекватних рішень за результатами аудитів. До четвертого рівня відповідальності віднесено виконання процедур, визначених аудитом, виконання завдань аудиту, документування результатів аудиту, дотримання конфіденційного статусу щодо результатів та інформації, отриманої в ході аудиту, підготовку фінального звіту аудиту.

Звертаємо увагу, що в контексті двостороннх міжнародних угод про повітряне сполучення між Україною та іншими державами також містяться вимоги з авіаційної безпеки згідно з рекомендаціями типової статті, прийнятої на доповнення до резолюції Ради Міжнародної організації цивільної авіації від 25 червня 1986 року.

Слід зазначити, що співпраця України з іноземними державами та міжнародними організаціями здійснюєься і у сфері науково-дослідної діяльності з питань розроблення нових зразків і технологій щодо виробництва обладнання безпеки цивільної авіації.. Співробітництво Державіаслужби з міжнародними організаціями цивільної авіації здійснюється за такими напрямами: участь в розробці проектів міжнародних конвенцій та багатосторонніх угод в сфері авіаційної безпеки; подання пропозицій щодо удосконалення міжнародних стандартів та рекомендованої практики Додатка 17 до Конвенції про Міжнародну цивільну авіацію, інших документів, що стосуються аспектів авіаційної безпеки; розроблення пропозицій щодо удосконалення Док. 8973 «Керівництво з безпеки для захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання» та Док. 30 «Політика ЄКЦА в галузі авіаційної безпеки»; участь на постійній або тимчасовій основі в роботі органів міжнародних організацій цивільної авіації (ради, комітети, групи експертів та т.і.), які розглядають питання забезпечення авіаційної безпеки.

Державіаслужба співпрацює у тому числі в рамках механізму надання державам технічної, фінансової, матеріальної допомоги у сфері авіаційної безпеки, з метою: приведення законодавства з авіаційної безпеки у відповідність з міжнародними стандартами; отримання від міжнародних організацій цивільної авіації консультацій щодо організації та методів роботи у сфері авіаційної безпеки; проведення на конфіденційній основі під егідою міжнародних організацій цивільної авіації обстеження і оцінки стану авіаційної безпеки; отримання від міжнародних організацій цивільної авіації рекомендацій щодо навчальних програм у сфері авіаційної безпеки, практичного навчання і участі персоналу в практикумах, регіональних та субрегіональних навчальних семінарах, що проводяться міжнародними організаціями цивільної авіації; придбання через міжнародні організації цивільної авіації обладнання для забезпечення авіаційної безпеки, навчальних засобів та іншого обладнання, застосування якого підвищує рівень авіаційної безпеки.

Для регулювання діяльності у сфері інформаційного забезпечення Державної цільової програми безпеки польотів і систем управління безпекою польотів (СУБП) повітряних суден експлуатантів та постачальників обслуговування (підприємства, установи та організації з технічного обслуговування (ТО), експлуатації аеродромів, обслуговування повітряного руху, підготовки персоналу, розроблення та виготовлення авіаційної техніки)законодавець розробив Правилах інформаційного забезпечення системи управління безпекою польотів повітряних суден цивільної авіації України[[[197]](#endnote-197)].

Згідно цих правил організацію збирання, оцінювання, обробки, зберігання та поширення інформації про події з безпеки і рекомендацій із запобігання АП забезпечує Управління незалежного розслідування авіаційних подій Державіаслужби (УНРАП).

Експлуатанти ПС та постачальники обслуговування повинні постійно контролювати показники безпеки з метою виявлення небезпечних для виконання польотів факторів. Основними джерелами інформації щодо виявлення таких факторів є: записи бортових параметричних та мовних реєстраторів; обов'язкові донесення посадових осіб суб'єктів АТС; добровільні повідомлення авіаційного персоналу; матеріали наземних засобів об'єктивного контролю.

До посадових осіб та персоналу, який зобов'язаний обов'язково надавати інформацію про події з безпеки, належать:керівник експлуатанта та командир (члени екіпажу) будь-якого цивільного повітряного судна, що внесене до державного реєстру цивільних повітряних суден; відповідний персонал сертифікованого Державіаадміністрацією суб'єкта, що провадить діяльність з проектування, розроблення, виготовлення, ремонту або модифікації газотурбінних та турбореактивних цивільних повітряних суден чи будь-якого обладнання або його частин; відповідний персонал сертифікованого Державіаслужбою суб'єкта, що підписує формуляри та іншу документацію, пов'язану з технічним обслуговуванням газотурбінних та турбореактивних цивільних повітряних суден чи будь-якого обладнання або його частин; диспетчери обслуговування повітряного руху та польотно-інформаційного обслуговування; керівники (менеджери) цивільних аеропортів (аеродромів); відповідний персонал сертифікованого Державіаслужбою суб'єкта, що провадить діяльність з виготовлення, ремонту, модифікації, технічного обслуговування, тестування, контролю технічних засобів аеронавігації та ОПР; відповідний персонал сертифікованого Державіаслужбою суб'єкта, що провадить діяльність з наземного обслуговування ПС, включаючи заправку, обслуговування на пероні, завантаження, запобігання обмерзанню та буксирування ПС.

Перелік посадових осіб, які зобов'язані надавати інформацію про події з безпеки польотів, визначає керівник (власник). Посадові інструкції зазначених посадових осіб повинні містити вимоги щодо надання ними обов'язкових донесень.

Записи бортових реєстраторів використовують експлуатанти ПС і затверджені організації з ТО, предметом діяльності яких є літаки, обладнані параметричними реєстраторами типів I, IA, II і IIA, і вертольоти, обладнані реєстраторами типів IV, IVA і V.

Важливо зазначити, що обов'язковому донесенню екіпажами ПС, посадовими особами і фахівцями організацій з ТО ПС, ОПР і аеродромів підлягає інформація про недоліки: а) під час виконання польотів; б) щодо стану АТ під час виконання польотів; в) під час аеронавігаційного забезпечення польотів, зокрема ОПР; г) під час аеродромного обслуговування ПС у ході підготовки та виконання польотів; ґ) під час ТО ПС.

Державіаслужба розробляє політику правозастосування, яка затверджується Міністерством інфраструктури. Політика правозастосування в умовах системи управління безпекою польотів основується на двох загальних принципах. Перший принцип полягає в розробленні процедур правозастосування, які дозволяють суб’єктам авіаційної діяльності розглядати і самостійно вирішувати визначені Державіаслужбою питання, що пов’язані з порушеннями безпеки польотів в рамках систем управління безпекою польотів. Навмисні порушення підлягають розслідуванню та застосуванню відповідних заходів згідно з вимогами законодавства України. Другий принцип полягає в тому, що, відповідно до вимог Повітряного кодексу, інформація про безпеку польотів, яка міститься у системах збору та обробки даних про безпеку польотів підлягає захисту і не повинна використовуватися з іншою метою ніж та, з якою така інформація збиралася, зокрема використання інформації з метою дисциплінарного, цивільного, адміністративного або кримінального розслідування стосовно експлуатаційного персоналу.

Узагальнюючи нормативний матеріал та стан наукових досліджень у сфері безпеки польотів нагально важливим питанням вважаємо постає розробка нового документу, який би відповідав вимогам Конвенції про міжнародну цивільну авіацію щодо політики держави по забезпеченню на належному рівні безпеки польотів кожним суб’єктом авіаційної діяльності.

Пропонуємо розробити Програму забезпечення безпеки польотів повітряних суден. До персоналу цивільної авіації, на яких би поширювала дію Програма слідує віднести: персонал органів виконавчої влади, що задіяні для реалізації даної Програми та безпосередньо суб’єкти авіаційної діяльності: експлуатанти; експлуатанти аеродромів, що сертифіковані; персонал організації з технічного обслуговування повітряних суден; персонал, що провадять діяльність з наземного обслуговування повітряних суден, провайдери аеронавігаційного обслуговування; персонал розробників та виробників авіаційної техніки; персонал авіаційних навчальних закладів; персонал закладів, що проводять медичну сертифікацію авіаційного персоналу.

Державіаслужба як уповноважений орган з питань цивільної авації повинна розробляти та вживає заходи, щоб суб’єкти авіаційної діяльності впроваджували системи управління безпекою польотів. До таких заходів слід віднести розробку та прийняття відповідних авіаційних правил України з безпеки польотів, розроблення та поширення інструктивно-методичного матеріалу, виконання інспекційних перевірок та аудитів, проведення семінарів та підготовка персоналу суб’єктів авіаційної діяльності, здійснювати сертифікацію суб’єктів та об’єктів авіаційної діяльності з виданням відповідних сертифікатів; проводити перевірки та інспектування суб’єктів авіаційної діяльності для визначення відповідності їхньої діяльності вимогам авіаційних правил та міжнародних стандартів з безпеки польотів; встановлювати показники (критерії) безпеки польотів; встановлювати прийнятний (необхідний) рівень безпеки польотів; здійснює аналіз та визначає існуючий рівень безпеки польотів, що виражений величиною показника безпеки польотів; організовувати проведення розслідувань інцидентів та інших подій.

В той же час розслідування авіаційних подій та інцидентів здійснює Національне бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів узгоджуючи свої дії з Державіаслужбою та забезпечує процес незалежного розслідування авіаційних подій та серйозних інцидентів з метою їх запобігання.

Зважаючи на системно – комплексний підхід забезпечення безпеки польотів вбачаємо важливу роль Міністерства освіти і науки, молоді та спорту, яке сприяє впровадженню систем управління безпекою польотів у авіаційних навчальних закладах, що знаходяться у сфері управління Міністерства.Так, наприклад, Науково-методичним центром забезпечення безпеки польотів Національного авіаційного університету, та іншими сертифікованими авіаційними навчальними закладами можна розробляти програми підготовки і підвищення кваліфікації у сфері забезпечення безпеки польотів для підготовки персоналу Державіаслужби та суб’єктів авіаційної діяльності

В свою чергу Державне агентство України з управління державними корпоративними правами та майном сприяє впровадженню систем управління безпекою польотів організаціями та підприємствами розробниками і виробниками авіаційної техніки, що перебувають у сфері управління Агентства. Інші персонал цивільної авіації в раках своєї компетенції зобов’язані впроваджувати системи управління безпекою польотів, які як мінімум виявляють небезпечні фактори для безпеки польотів; узгоджують з Державіаслужбою характеристики безпеки польотів і здійснюють внутрішній контроль стану забезпечення безпеки польотів. За результатами контролю пропонуємо складати щомісячні звіти про стан безпеки польотів, де б зазначалися заходи з безпеки польотів, виявлені протягом звітного періоду небезпечні фактори, причини подій, обсяг виконаних робіт.

Одним із напрямків, що визначають завдання безпеки польотів є забезпечення екологічної безпеки цивільної авіації. На сьогодні це є найменш нормативно врегульована складова безпеки польотів в цілому.

Відмітио, що в Україні екологічна безпека як один з найважливіших пріоритетів нашої держави була задекларована ще в «Декларації про державний суверенітет» [[[198]](#endnote-198)]. Поняття екологічної безпеки цивільної авіації тісно пов'язане з конституційними правом людини на безпечне для життя і здоров'я довкілля (ст. 50 Конституції України[[[199]](#endnote-199)].

З Концепції розвитку цивільної авіації України [[[200]](#endnote-200)] можна зробити висновок, що метою забезпечення екологічної безпеки цивільної авіації є дотримання балансу між шкідливими наслідками діяльності цивільної авіації і потенційними можливостями довкілля у самовідновленні з урахуванням ефективності державних та галузевих заходів регулювання екологічної безпеки. В Концепції визначаються також пріоритетні напрями забезпечення екологічної безпеки цивільної авіації: забезпечення обов'язкової сертифікації всіх об'єктів цивільної авіації на відповідність нормативним вимогам і екологічної експертизи всіх проектів та програм, що стосуються питань розвитку цивільної авіації; впровадження нової авіаційної техніки, яка відповідає вимогам національних та міжнародних стандартів щодо рівня шуму та емісії шкідливих речовин; проектування, будівництво, реконструкція, ремонт та експлуатація аеропортів України з урахуванням вимог екологічної безпеки; розроблення та впровадження нових ресурсозберігаючих та екологічно чистих технологій обслуговування, ремонту та експлуатації об'єктів, екологізація сучасних технологій; впровадження системи екологічного моніторингу та регулювання стану навколишнього природного середовища в авіатранспортних процесах на основі сучасних інформаційних технологій; розроблення та впровадження економіко-господарських механізмів з дотриманням вимог екологічної безпеки під час технічного обслуговування, ремонту та експлуатації авіаційної техніки.

Цілком правильно Концепція вказує на ще одне важливе завдання: розроблення та реалізацію Комплексної програми екологічної безпеки в авіатранспортній діяльності, що обумовлено розвитком цивільної авіації, яка є значним джерелом шкідливого впливу на навколишнє природне середовище.

Розглядаючи екологічну безпеку цивільної авіації, важливо в першу чергу визначити основні чинники негативного впливу цивільної авіації на навколишнє природне середовище. Одним із чинників негативного впливу цивільної авіації на населення та навколишнє природне середовище є авіаційний шум і викиди (емісія) забруднюючих речовин (палива та продуктів його згорання), які в поєднанні з такими чинниками як близьке розміщення аеропортів до населених пунктів і застарілий парк повітряних суден може завдавати значної шкоди здоров'ю населення. Джерелами шуму на території авіапідприємства і прилеглих до нього районів є авіаційні силові установки з газотурбінними і поршневими двигунами; допоміжні силові установки літаків та агрегати запуску; спецмашини аеродромного обслуговування різного призначення, в тому числі теплові та вітрові машини, створені на базі авіадвигунів, що відпрацювали льотний ресурс.

Об’єктом негативного впливу цивільної авіації виступає не тільки навколишнє природне середовище, а й населення [[[201]](#endnote-201)]. Розміщення авіаційних об'єктів поблизу заповідників може завдати непоправної шкоди також і охоронюваним видам тварин.

Основним міжнародним документом в сфері екологічної безпеки цивільної авіації є Додаток 16 до Чиказької конвенції „Про міжнародну цивільну авіацію», але він містить лише рекомендаційні положення стосовно авіаційного шуму (розділ 3, том 1). Гранично допустимий рівень авіаційного шуму встановлюють також норми льотної придатності (НЛГС-2) та державні стандарти (ГОСТ 17228-78, ГОСТ 17229-78, ГОСТ 23023-78), прийняті ще за часів СРСР. В 2002 році ЗЗ-ю Асамблеєю ІСАО були затверджені нові стандарти для літаків стосовно рівня допустимого авіаційного шуму (розділ 4 тому 1 Додатку 16 до Чиказької конвенції „Про міжнародну цивільну авіацію»). Однак, не можна не погодитись з песимізмом вчених[[[202]](#endnote-202)с. 28], які вважають, що нові стандарти можуть виявитись недостатніми через зростання обсягу авіаційних перевезень. Пропускна спроможність аеропортів в країнах, де авіаційний транспорт найбільш розвинений, обмежується саме через перевищення нормативів авіаційного шуму, що, в свою чергу, стримує розвиток авіаційної галузі. Треба визнати, що в даному випадку науково-технічний прогрес, а не право не встигає за розвитком економічних відносин.

В Україні, через несприятливі для розвитку авіаційного транспорту економічні умови, обсяг авіаперевезень порівняно невеликий, тому авіаційний шум не став ще такою проблемою, як в Європі. Причина перевищення нормативів авіаційного шуму полягає не в зростанні авіаперевезень, а в застарілому парку літаків. З введенням в дію нових стандартів авіаційного шуму для повітряних суден, що містяться в розділі 4 тому 1 Додатку 16 до Чиказької конвенції „Про міжнародну цивільну авіацію», в Україні гостро постане проблема переоснащення парку літаків. Це може викликати справжню кризу в авіаційній галузі, тому до імплементації нових стандартів слід ставитись виважено.

Питання розвитку та екологічної безпеки аеропортів в Державіаслужбі передбачать реалізацію напрямів: підготовка аеропортів до ОЗП; співпраця з ІСАО та ЄКЦА з питань екології ; нормативне забезпечення Регіональні угоди; участь, розгляд, опрацювання програм розвитку Енергозбереження та енергоефективність.

Повітряний Кодекс України в Розділі X. Охорона навколишнього природного середовища Ст. 83 Захист навколишнього природного середовища визначає, що суб'єкти авіаційної діяльності зобов'язані під час експлуатації повітряних суден на землі та в повітрі дотримуватися встановлених нормативів вмісту забруднюючих речовин у відпрацьованих газах та впливу фізичних факторів і вживати заходів щодо зменшення обсягів викидів (емісії) забруднюючих речовин і зменшення рівня шуму, електромагнітного та радіаційного випромінювання.

В тому ж розділі визначено захист населення від шкідливого впливу викидів (ст. 84 ПК України). Максимальний допустимий рівень шуму під час експлуатації повітряного судна, емісії авіаційних двигунів та електромагнітного випромінювання об'єктів авіаційної діяльності не повинен перевищувати гранично допустимого рівня, встановленого авіаційними правилами України.

Власників аеродромів, експлуатанти, командири і члени екіпажів повітряних суден, також зобов’язані при експлуатації повітряних суден на землі та в повітрі запобігати шумам або зводити їх до мінімуму[[[203]](#endnote-203)].

Міністерством інфраструктури ще в 2013 році розроблений проект Наказу "Правил просторового зонування території навколо аеропортів із умов впливу авіаційного шуму", однак до сих пір залишається лише проектом.

Політика ІСАО та програма заходів у сфері екологічної безпеки, заснована на "збалансованому підході" Рада ІСАО настійно закликає держави виконувати: оцінку проблеми шуму в конкретному аеропорту на основі об'єктивних критеріїв, що піддаються вимірюванню, та інших відповідних факторів; оцінку можливих витрат і вигод, пов'язаних із застосуванням різних наявних заходів, і на основі цієї оцінки вибір таких заходів, які дозволяють отримати максимальні екологічні вигоди найбільш ефективним з точки зору витрат.

Так, до основних міжнародних документів можна віднести Резолюцію А38-17 "Зведена заява про постійну політику і практику ІСАО в галузі охорони навколишнього середовища. Загальні положення, авіаційний шум і якість місцевого повітря" та Резолюцію А38-18 "Зведена заява про постійну політику і практику ІСАО в галузі охорони навколишнього середовища Зміна клімату".

Станом на 30 червня 2013 р. 61 держава-член ІСАО, на чию частку припадає 78,89% обсягу міжнародних авіаперевезень, добровільно підготували і представили ІСАО свої плани дій по зменшенню викидів СО2, в тому числі і Україна Глобальна ціль Держави і відповідні організації будуть діяти за посередництвом ІСАО, щоб досягти глобального середнього щорічного підвищення паливної ефективності на 2% до 2020 року і бажаної мети підвищення паливної ефективності на 2% в рік з 2021 по 2050 рік, що розраховується на основі обсягу споживаного палива на виконаний комерційний тоно-кілометр.

Необхідно звернути увагу на серйозну загрозу, яку для безпеки польотів становлять птахи. Не тільки скупчення їх поблизу аеродромів та на повітряних шляхах, а й навіть поодинокі птахи здатні спричинити аварію чи катастрофу, приклади чого трапляються регулярно. Така регулярність наштовхує на думку, що для вирішення даної проблеми зроблено недостатньо. Зокрема це стосується правових і організаційних недоліків, викликаних байдужістю нашої держави до цієї загрози. З самого початку історії авіації вона зовсім необґрунтовано розглядається як другорядна, в той час, як шкода, спричинена цим фактором, більш ніж суттєва. Проблема зіткнень птахів і літаків може і повинна вирішуватись. Відомі на сьогоднішній день профілактичні заходи не в змозі повністю запобігти таким зіткненням, але здатні значно знизити їх кількість. Практика свідчить, що зіткнення відбуваються на певних висотах, переважно невеликих, оскільки птахи не можуть літати так високо, як літаки. Зона найбільшого ризику - район злету і приземлення, тобто аеродроми. КУпАП (ч. 1 ст. 111) встановлює адміністративну відповідальність за влаштування в районі аеродрому об'єктів, які сприяють масовому скупченню птахів[[[204]](#endnote-204)].

Але ретроспективної юридичної відповідальності для вирішення проблеми зіткнення літаків і птахів недостатньо. Необхідно посилювати і позитивну відповідальність, широко застосовувати превентивні заходи.

В той же час Україна і міжнародні організації не приділяють цій проблемі достатньо уваги. Не існують і не розробляються державні програми екологічної безпеки цивільної авіації, сама проблема є недостатньо дослідженою. Українське законодавство, як правило, не виділяє екологічну безпеку цивільної авіації з усього комплексу проблем охорони навколишнього природного середовища.

Розглядаючи авіаційну безпеку, слід зазначити, що хоча динаміку загроз для неї важче спрогнозувати, ніж для безпеки польотів чи екологічної безпеки, це все ж таки можна і необхідно робити. Аналіз динаміки актів незаконного втручання[[[205]](#endnote-205)].

Отже, основними завданнями для екологічної безпеки авіації є: зменшення впливу авіаційного шуму на населення та навколишнє природне середовище; зменшення забруднення атмосфери:як локального (в околицях аеропортів) паливом та продуктами його згорання так і глобального забруднення (в першу чергу оксидами азоту, яке призводить до руйнування озонового шару); покращення звукової ізоляції будівель в околицях аеропортів; проектування і будівництво аеропортів і аеродромів за методикою, яка дозволить знизити рівень авіаційного шуму.

Проблема забезпечення інформаційної безпеки в цивільній авіаціїї розглядається поряд з іншими проблемами становлення світового інформаційного суспільства. Підтримка, охорона та захист інформаційної безпеки у авіації є однією із найважливіших функцій держави, справою кожного, хто залучений до діяльності авіаційної галузі. Інформаційна безпека є складним соціальним і політико-правовим феноменом, важливою складовою всіх сфер забезпечення національної безпеки. Стан інформаційної безпеки доцільно розглядати як захищеність національних інтересів та спроможність нейтралізувати чи послабити дію внутрішніх і зовнішніх потенційних і реальних інформаційних загроз, які можуть бути застосовані проти України. Система забезпечення інформаційної безпеки має включати комплекс превентивних заходів із надання гарантій захисту життєво важливих інтересів особи, суспільства, держави, своєчасне і адекватне реагування на увесь спектр інформаційних безпекогенних чинників з метою захисту національних інтересів та національної безпеки. [[[206]](#endnote-206)].Реалізація національних інтересів щодо забезпечення національної безпеки – один із найважливіших напрямів цієї трансформації. Так, в тексті «Доктрини інформаційної безпеки України», яку було прийнято 28 квітня 2014 року, сказано, що за умов швидкого формування і розвитку інформаційного суспільства в Україні та глобального інформаційного простору, широкого вико ристання інформаційно-комунікаційних технологій у всіх сферах життя особливого значення [[[207]](#endnote-207)].

Зауважимо, що аналіз низки нормативно-правових актів та планів дій у сфері становлення інформаційного суспільства дозволив дійти висновку про значно вужче розуміння поняття «інформаційна безпека» [[[208]](#endnote-208)] . Забезпечення інформаційної безпеки в цивільній авіації було визнано глобальною проблемою сучасності відповідно до Резолюції 54/49 ООН «Досягнення у сфері інформатизації і телекомунікацій в контексті міжнародної безпеки» від 1 грудня 1999 р. [[[209]](#endnote-209)] [

У цивільній авіації, як складній соціотехнічній системі, велику роль відіграють інформаційно-комунікаційні технології. Тому ігнорування незнач- них, на перший погляд, інформаційних загроз може призвести до зниження рівня безпеки цивільної авіації

Нефізичні атаки на інформацію, інформаційні процеси та інформаційну інфраструктуру цивільної авіації мають за мету знищення, спотворення або розкрадання інформаційних ресурсів та баз даних, подолання систем захисту, обмеження до- пуску законних користувачів, дезорганізація робо- ти технічних засобів, комп'ютерних систем та ме- реж. При цьому об'єктом посягання може виступати технічна (в т.ч. аеронавігаційна), комерційна і адміністративна інформація. [[[210]](#endnote-210)].

Безпека інформаційних систем в авіації включає комплекс суспільних відносин стосовно встановлення і дотримання правил, вимог, визначених законодавством України, у підзаконних нормативно-правових, нормативно-технічних та інших актах, а також у державних технічних стандартах, що спрямовані на підтримання належного функціонування, охорони та захисту інформаційних систем у авіаційній галузі.

Охорона і захист інформаційних систем в авіації гарантується державою відповідно до законодавства та заснованих на ньому підза- конних нормативно-правових актів уповноважених на те органів державної виконавчої влади України.

Структурні підрозділи діяльності авіації, які впроваджують, застосовують та удосконалюють власні інформаційні системи зобов’язані вживати заходи, спрямовані на попередження, запобігання, усунення порушень (загроз) функціонування цих систем та наслідків таких порушень.

Забороняється вчиняти дії, спрямовані на порушення функціонування інформаційних систем в авіації, у тому числі комп’ютерних.

Скоєння протиправних діянь стосовно інформаційних систем в авіації тягне дисциплінарну, цивільну, кримінальну чи адміністративну відповідальність порушника відповідно до чинного законодавства України».

Важливою складовою авіаційної безпеки виступає економічна безпека. Так, Міжнародна організація цивільної авіації (ICAO) своєю політикою визначає, що авіаційна влада будь-якої країни повинна мати достатні фінансові ресурси для здійснення повноважень країни-учасниці по контролю та нагляду за станом безпеки польотів. Такий принцип ICAO держава може реалізувати через створення спеціалізованого фонду, який в подальшому забезпечує в повній мірі діяльність авіаційної влади та виконання нею завдань та функції по забезпеченню контролю та нагляду за безпекою цивільної авіації. Такого принципу дотримується і Україна.

Стаття 12 Повітряного кодексу України визначає, що порядок використання коштів на авіаційну діяльність та участь України в міжнародних авіаційних організаціях визначається Кабінетом Міністрів України, а всі загальнодержавні витрати на авіаційну діяльність та участь України в міжнародних авіаційних організаціях здійснюються відповідно до Бюджетного кодексу України та закону про Державний бюджет України.

Для забезпечення реалізації основних напрямів державної політики у сфері авіаційної діяльності та використання повітряного простору України, утримання та забезпечення діяльності Державіаслужби створений та діє Державний спеціалізований фонд фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях.

Відповідно до Закону України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» за рахунок коштів Фонду також здійснюється фінансування загальнодержавних витрат на забезпечення авіаційної безпеки.

Крім того, кошти Фонду від імені держави також спрямовуються на сплату членських внесків до міжнародних авіаційних організацій, членом яких є Україна, а саме ICAO та Європейська конференція цивільної авіації (ЄКЦА).

Положення про Державний спеціалізований фонд фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 28 вересня 1993 р. № 819 (в редакції постанови КМУ № 889 від 16.06.98).

Кошти Фонду відповідно до Бюджетного і Повітряного кодексів та зазначеного Положення в повному обсязі надходять до Державного бюджету України.

Тому своєчасна сплата державних зборів до Фонду сприяє наповненню Державного бюджету України та забезпечує здійснення Державіаслужбою державного контролю та нагляду за безпекою цивільної авіації відповідно до вимог ICAO та інших міжнародних авіаційних організацій, членом яких є Україна. Платежі, що підлягають сплаті до Фонду є обов'язковими для всіх суб'єктів авіаційної діяльності, як вітчизняних, так і для іноземних.

Слід зазначити, що частину зборів до Фонду сплачують безпосередньо авіакомпанії, аеропорти, інші авіаційні суб’єкти за проведення процесів сертифікації, перевірку відповідності, отримання дозволів тощо. Іншу частину сплачують безпосередньо користувачі авіаційного транспорту – авіапасажири та вантажовідправники. При цьому вони сплачують ці збори при придбанні квитків або оформленні вантажних накладних, дотримуючись принципів спрощення формальностей, а авіакомпанії виступають у ролі агентів, забезпечуючи у подальшому перерахування цих коштів до Фонду. Подавляюча більшість авіакомпаній забезпечують своєчасне перерахування цих коштів, розуміючи що ці кошти повинні своєчасно поступати до державного бюджету.

Негативний вплив на економічний розвиток , а відтак і безпеку авіації здійснює наявність застарілого устаткування авіаційних підприємств. Так, машинобудування, у тому числі авіаційне будування, володіє 20 % фондів промисловості, але на нього доводиться менше 7 % інвестицій. Середній вік устаткування в авіабудуванні складає 22 роки і перевершує загальнопромислові показники, у більшості авіабудівних підприємств України знос основних фондів за даними 2012-2013 рр. перевищує 50% Низький платоспроможний попит і недостатня конкурентоспроможність вітчизняної технічної продукції за останні десять років привели до скорочення виробництва в авіабудуванні більш, ніж на 60 %, забезпечили утворення значних обсягів незавантажених потужностей. Все це зумовило непомірно високе зростання частки умовно-постійних витрат у загальних витратах виробництва і збільшення кількості збиткових підприємств (більше 30 % від загальної кількості). Особливо найбільшими темпами спад виробництва відбувався на авіабудівних підприємствах (50,2%), підприємствах з виробництва приладів для авіації (47%), авіаційного устаткування (35,9%), підприємствах, що є виробниками супутньої авіапродукції (35,8%). У авіабудівній промисловості в цілому відставання зростання продуктивності праці від зростання реальної заробітної платні за останні роки складає 1,5 рази: за оцінкою, середня нарахована зарплата в реальному виразі виросла за 2008-2013 рр. на 22,9 %, обсяг реалізації продукції машинобудування в реальному виразі збільшився на 7,8 %, тоді як приріст продуктивності за аналогічний період можна оцінити на рівні 8,9 % [[[211]](#endnote-211)]

Основу авіаційного парку складають літакі іноземного виробництва: Boeing 737 різних модіфікацій, Airbusрізних модіфікацій, Embraer, McDonnellDouglas, Fokker, ATR 72, Saab та низка інших.Авіаційний транспорт України потерпає від старіння парку повітряних суден, що майже вичерпав свій ресурс. У державі не більше 6 % пасажирських літаків, які експлуатуються менш ніж п’ять років. Авіакомпанії України отримують у лізинг машини віком від 10 до 19 років. [[[212]](#endnote-212)].

Безумовно, наявна стійка тенденція морального старіння продукції авіаційних підприємств, постійне зниження науково-технічного і виробничого потенціалу авіаційної галузі через недостатній рівень оплати висококваліфікованої праці, її затримки, а також низької соціальної забезпеченості персоналу, мінімальний обсяг бюджетного фінансування за державним замовленням негативно впливає на економічну безпеку авіації.

## 3.2. Забезпечення повітряних перевезень

Цивільну авіацію, призначену для здійснення повітряних перевезень і іншої льотної роботи, можна представити у вигляді авіаційної транспортної системи, яка є сукупністю спільно діючих повітряних суден (ПС), комплексу наземних засобів з підготовки і забезпечення польотів, особового складу, зайнятого експлуатацією і ремонтом ПС і наземних засобів, і системи управління процесом експлуатації.

Забезпечення виконання повітряних перевезень здійснюється українським та іноземними авіаперевізниками. Суб’єктами правовідносин в сфері повітряного перевезення, відповідно до законодавства України, є авіаційний перевізник і пасажир. Законодавство визначає і інших учасників правовідносин пов’язаних з повітряними перевезеннями: авіаційне підприємство і експлуатант. Авіаційний перевізник (авіаперевізник) – суб’єкт господарювання, що надає послуги з перевезення пасажирів, вантажу, пошти повітряним транспортом (п. 8 ст. 1 ПК України). В свою чергу, експлуатант – юридична або фізична особа, яка експлуатує чи пропонує послуги з експлуатації повітряних суден (п. 36 ст. 1 ПК України).

Порядок та умови їх виконання визначені в розділі ХІІ ПКУ. Авіаційний перевізник, який виконує перевезення пасажирів та/або вантажу за плату та/або за наймом, повинен мати ліцензію на провадження діяльності з перевезення пасажирів та/або вантажу повітряним транспортом, яка видається Державіаслужбою згідно із законодавством України (ст.92 ПКУ).

Авіаперевізник має право надавати послуги з повітряних перевезень в обсягах і на умовах, передбачених сертифікатом експлуатанта, ліцензією та наданими йому правами на експлуатацію повітряних ліній.Право на експлуатацію повітряної лінії надається Державіаслужбою за письмовою заявою авіаперевізника щодо певних повітряних ліній на виконання:1) регулярних повітряних перевезень у межах України; 2) регулярних міжнародних повітряних перевезень з/до України; 3) чартерних міжнародних повітряних перевезень з/до України або в межах України, що становлять систематичну серію, не менше одного рейсу на тиждень або не менше трьох рейсів на місяць; 4) авіаційних перевезень в інших державах. У разі припинення регулярних повітряних перевезень на повітряній лінії, на яку має право на експлуатацію, авіаперевізник зобов’язаний попередити і проінформувати державіаслужбу за 30 днів до запланованої дати припинення із зазначенням причин.

Затвердження розкладів руху авіаперевізників та планів вильотів (прильотів) повітряних суден авіаперевізників для нерегулярних рейсів здійснюється з урахуванням умов, визначених правами авіаперевізника на експлуатацію повітряних ліній, та відповідно до авіаційних правил України. При чому під час надання права на експлуатацію певної повітряної лінії та призначення авіаперевізника враховуються суспільна важливість перевезень та потреби розвитку транспортної системи України.

Державіаслужба має право відмовити у наданні права на експлуатацію певної повітряної лінії та призначенні авіаперевізника або обмежити обсяг права на експлуатацію повітряної лінії у таких випадках:

1) наявності обмежень, передбачених міжнародними договорами України або угодами між авіаційними органами влади, а також авіаційними правилами України;

2) потреби досягти рентабельності регулярних повітряних перевезень на повітряних лініях, які вже обслуговуються, за відсутності потреби у збільшенні ємності перевезень;

3) якщо право на виконання регулярних польотів за цією повітряною лінією вже передано іншому авіаперевізнику в рамках виконання зобов'язань, що мають суспільно важливий характер;

4) авіаперевізник не відповідає вимогам міжнародних договорів України та авіаційних правил України або не виконує їх.

Повітряні перевезення здійснюються на підставі договору, загальні положення про який містяться у нормах глави 64 ЦК України. [[[213]](#endnote-213)]. Отже, за договором перевезення пасажира та багажу одна сторона (перевізник) зобов’язується перевезти другу сторону (пасажира) до пункту призначення, а в разі здавання багажу – також доставити багаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання багажу, а пасажир зобов’язується сплатити встановлену плату за проїзд, а у разі здавання багажу – також за його провезення (ч. 1 ст. 910 ЦК України)

Авіаперевізниками самостійно визначаються тарифи на повітряні перевезення, що здійснюються на території України або починаються чи закінчуються на території України, обсяг оплати за повітряне перевезення та за пов'язані з ним послуги, а також умови здійснення такої оплати, включаючи винагороду та умови, запропоновані суб'єктам, що надають агентські послуги з продажу повітряних перевезень та оприлюднюютьїх у формі, доступній користувачам.

Державіаслужба має право скасувати надмірно високі тарифи, зокрема у разі недостатнього рівня конкуренції, або зупинити дію надмірно низьких тарифів, зокрема у разі зниження їх до рівня, нижчого за собівартість.З метою перевірки обґрунтованості встановленого тарифу на повітряне перевезення Державіаслужба має право зобов'язати авіаперевізника у встановлений строк надати вичерпну інформацію, що дає можливість адекватно оцінити тариф, у тому числі інформацію про витрати, на основі яких визначається рівень тарифу. Якщо авіаперевізник не надав необхідної інформації в установлений строк або надав інформацію в неповному обсязі, уповноважений орган з питань цивільної авіації має право своїм рішенням скасувати такий тариф та вилучити його із систем продажу і бронювання.

Авіаперевізником встановлюються Правила повітряних перевезень (правила, інструкції і технології), які використовуються при повітряних перевезеннях пасажирів та/або багажу, вантажу, пошти, а також правила застосування тарифів, стандарти та настанови з обслуговування пасажирів і багажу, порядок розгляду претензій та позовів і вони мають бути однаковими для внутрішніх і для міжнародних рейсів. Критерії віднесення до класу обслуговування (бізнес-клас, економ-клас, преміум-клас) повинні бути однаковими для внутрішніх і для міжнародних рейсів.

У своїх правилах авіаперевізник повинен встановити та довести до відома пасажирів порядок виплати компенсації і надання допомоги пасажирам у разі відмови від прийняття на борт або скасування польоту чи затримки вильоту, зниження класу обслуговування пасажира, повернення плати за ненадану послугу з повітряного перевезення, розмір та спосіб виплати компенсації і обслуговування пасажирів, яким відмовлено у прийнятті на борт. На випадок втрати або шкоди, заподіяної під час перевезення пасажирів, багажу, вантажу та пошти авіаперевізник несе відповідальність відповідно до вимог і правил, передбачених міжнародними договорами України, законодавством України, в тому числі авіаційними правилами України, розмір якої має бути однаковим для внутрішніх і для міжнародних рейсів (ст. 100 ПКУ) [1].

Однак, неможливо уявити якісне і безпечне перевезення без технічного обслуговування і ремонту літака та двигунів, підготовки авіаційних техніків, забезпечення якісним паливом, утримання злітно-посадкової смуги у відповідному стані, аеронавігаційне забезпечення польоту та багато іншого.

Експлуатація ПС є складним динамічним процесом, який включає ряд взаємозв'язаних, функціональних процесів. У життєвому циклі повітряного судна, як і всякої машини, починаючи від його побудови і до списання після відпрацювання призначеного ресурсу, значна частка часу доводиться на стадію (процес) експлуатації (льотної експлуатації; технічної експлуатації; управління повітряним рухом; комерційної експлуатації; аеродромної експлуатації). Загальна мета і наявністю одного об'єкту експлуатації - ПС, в кожному з названих процесів представляється певною сукупністю своїх властивостей.

Технічна експлуатація, будучи складовою частиною експлуатації, повинна забезпечувати збереження льотної придатності повітряних суден, тобто їх працездатність і справність, своєчасну готовність їх до використання за призначенням при найменших трудових і матеріальних витратах. Вона включає такі стадії, як технічне обслуговування, ремонт, зберігання і транспортування. Стадія експлуатації літака, це стадія життєвого циклу з моменту прийняття його авіакомпанією від літакобудівної фірми або авіаремонтного підприємства (АРП). Ця стадія об'єднує етапи використання його за призначенням, збереження і транспортування. Складовою експлуатації літака є технічна експлуатація, яка включає в себе комплекс робіт, передбачених експлуатаційною і ремонтною документацією, метою яких є підготовка літака до виконання польотного завдання, підтримка його в стані готовності до польотів, а також підтримка в процесі експлуатації заданого рівня надійності. Технічна експлуатація літака та його комплектуючих елементів включає в себе ТО, в тому числі при збереженні та транспортуванні, поточний і середній ремонти.

Функціонуюча система технічної експлуатації ПС являє собою процес, який зручно зобразити як послідовну у часі зміну різних станів експлуатації. Залежно від поставлених завдань дослідження процес технічної експлуатації ПС можна представити скільки завгодно великим числом станів: стан «політ», стани очікування початку обслуговування, стани оперативного обслуговування, стани періодичного обслуговування, стани ремонту. стани готовності до польотів.

До структури системи технічної експлуатації входять: ДДАТУ (або його правонаступники); експлуатанти повітряних суден; інженерно-авіаційна служба аеропортів; підприємства технічного обслуговування і ремонту авіатехніки; підприємства-розробники повітряних суден, авіадвигунів та комплектуючих виробів (в подальшому – підприємства розробники); підприємства-виготовлювачі повітряних суден, авіадвигунів та комплектуючих виробів; навчальні заклади з підготовки і перепідготовки авіаційного персоналу; Український науково-методичний центр з технічної експлуатації авіаційної техніки – УкрЦЕАТ.

З метою забезпечення безпечних і надійних повітряних перевезень, льотної придатності ПС державіаслужбою здійснюється державний контроль за організаціями у формі сертифікації та видачи відповідного Сертифіката, без наявності якого здійснення діяльності з технічного обслуговування авіаційної техніки є незаконною. Державіаслужба здійснює контроль та нагляд за діяльністю сертифікованої організації шляхом інспектування Організацій. Організація може виконувати тільки ті види робіт і тільки на тому типі авіаційної техніки, які зазначені в Сертифікаті організації і тільки на тій виробничій базі, що сертифікована. [90].

Організації і підприємства технічного обслуговування і ремонту можуть бути як самостійними підприємствами, так і структурними підрозділами експлуатанта. До підприємств технічного обслуговування і ремонту належать: авіаційно-технічні бази, центри технічного обслуговування і ремонту авіатехніки, ремонтні підприємства та інші типи підприємств.Основним типом підприємства технічного обслуговування і ремонту є авіаційно-технічна база, яка може бути як самостійним підрозділом, так і структурним підприємством експлуатанта.Центри технічного обслуговування і ремонту є великими виробничими підприємствами, які виконують всі види техніного обслуговування, ремонтно-відновлювальні роботи, а також ремонт окремих компонентів повітряних суден. До ремонтних підприємств цивільної авіації належать підприємства, які виконують ремонт, доробки та переобладнання повітряних суден. Між підприємствами в системі технічної експлуатації з питань збереження льотної придатності, технічного обслуговування та ремонту існують певні взаємозв’язки. Вони здійснюються за договорами між експлуатантами, підприємствами-виготовлювачами та підприємствами-розробниками.

З метою підтримання льотної придатності ПС і їх безпечної експлуатації необхідна адекватна система ТО, яка є однією із важливих складових частин системи технічної експлуатації. Технічне обслуговування — це комплекс операцій з підтримки працездатності, забезпечення справності і готовності до польотів ПС. Технічне обслуговування – капітальний ремонт, ремонт, огляд, заміна, модифікація або усунення несправностей повітряного судна чи компонента або будь-яка комбінація цих робіт, за винятком передпольотного огляду, а персонал, який засвідчує технічне обслуговування – персонал, відповідальний за передачу в експлуатацію повітряного судна чи компонента після технічного обслуговування. [106], [90].

Система ТО є сукупністю взаємодіючих об'єктів і засобів ТО, виконавців, відповідних програм і документації. Об’єктом ТО є АТ, що характеризується не тільки рівнем надійності, але і рівнем експлуатаційної та ремонтної технологічності, які показують її пристосованість до виконання передбачених експлуатаційною та ремонтною документацією робіт в умовах експлуатації. Ця пристосованість обумовлюється, зокрема, прийнятими при проектуванні схемно-конструктивними і компонувальними рішеннями. Інженерно-технічний персонал характеризується номенклатурою спеціальностей, кваліфікацією фахівців і кількістю виконавців кожної спеціальності та кожного кваліфікаційного рівня.

Існує значна кількість авіакомпаній, які є експлуатантами ПС і серед яких лише деякі досить крупні, що мають власні бази для високоякісного технічного обслуговування і ремонту. Парк повітряних суден в більшій частині застарів фізично і морально і включає ПС як вітчизняного так і іноземного виробництва різних поколінь і віку. Ця особливість накладає свій відбиток на організаційну структуру системи технічного обслуговування і ремонту (ТОіР), яка до цього часу ще не стабілізувалась і знаходиться у стадії розвитку, як і вся цивільна авіація країни.

Система ТОіР ПС в кожній країні спирається на інженерно-авіаційну службу (ІАС), яка покликана здійснювати інженерно-авіаційне обслуговування льотної роботи експлуатантів авіаційної техніки цивільної авіації. Основний зміст інженерно-авіаційного забезпечення – це вирішення великого комплексу завдань ТО ПС, спрямованих на забезпечення високої надійності і безпеки польотів, заданого рівня справжності і готовності до польотів, мінімум собівартості ТОіР.

Структура системи ТОіР дворівнева: I рівень – міністерський; II рівень – рівень експлуатантів. До першого відноситься підрозділ Міністерства інфраструктури України з питань цивільної авіації - Державіаслужба. Головним підрозділом Державіаслужби, що займається вирішенням питань з ТОіР, є управління підтримання льотної придатності. До його функцій, поряд з іншими, належать такі: 1) організація розробки, удосконалення та введення в дію нормативної бази з питань: реєстрації повітряних суден, встановлення та підтримання льотної придатності екземплярів повітряних суден, організації ти проведення інспектувань повітряних суден, порядку видачі та вилучення бортових документів, сертифікації організацій з технічного обслуговування, технічної експлуатації авіаційної техніки, сертифікації інженерно-технічного персоналу та учбових закладів з їх підготовки; 2) ведення Державного реєстру цивільних повітряних суден (ЦПС) України, підготовка відповідних документів; 3) ведення бази даних з льотної придатності екземплярів ЦПС України; 4) організація проведення робіт з сертифікації організацій з технічного обслуговування та інших суб`єктів авіаційної діяльності; 5) узагальнення та обробка інформації про відмови, дефекти та несправності АТ, на основі якої проводиться аналіз надійності АТ, пропонуються заходи щодо усунення виявлених недоліків, готуються вказівки з одноразових оглядів АТ; 6) узгодження рішень розробників АТ про випуск бюлетенів щодо доробок АТ; 7) узгоджує експлуатаційну документацію, організовує при необхідності введення в дію типової ЕД та зміни до неї; 8) забезпечення нормативно-методичного керівництва та супроводження робіт з питань установлення (зміни) ресурсів екземплярів АТ; 9) підготовка рішень та наказів щодо списання АТ; - здійснення методичної допомоги з питань організації метрологічного забезпечення діяльності авіаційного транспорту; 10) підготовка пропозицій щодо взаємодії з міжнародною організацією цивільної авіації (ІСАО) та іншими міжнародними та іноземними організаціями в галузі сертифікації організацій з ТО та інших суб`єктів авіаційної діяльності.

До другого рівня відносяться експлуатанти – це організація, підприємство, юридична особа, що займається експлуатацією ПС, або що пропонує свої послуги в цій галузі і має сертифікат (ліцензію) II рівень – рівень II рівень – рівень Державіаслужби. Для експлуатантів з ТОіР існує узагальнена назва «Організація з ТОіР», експлуатанти з льотної придатності ПС – це авіакомпанії.

Згідно з вимогами ІСАО всі експлуатанти повинні приймати заходи для того, щоб: а) кожне ПС, яке вони експлуатують, підтримувалось у придатному для виконанні польотів стані; б) експлуатаційне і аварійне обладнання, необхідне для запланованого польоту, було справним; в) сертифікат (посвідчення) про придатність до польотів кожного ПС, яке вони експлуатують, був дійсним; г) експлуатанту було заборонено експлуатувати ПС, якщо його ТО не виконано і відповідне свідоцтво про допуск до експлуатації не оформлено організацією, яка має на це Сертифікат відповідності, який видано державною авіаційною владою тієї держави, де зареєстровано ПС; д) експлуатант наймав на роботу і оформляв прийом на роботу наказом по авіакомпанії групу осіб, які забезпечують проведення всіх робіт з ТО згідно з Порадником з регулювання ТО, яке оформляється експлуатантом; є) експлуатант забезпечував проведення ТО і ніс відповідальність за додержанням Правил льотної експлуатації і ТО цих ПС, які передбачені експлуатаційною документацією ПС цього типу і забезпечують підтримання їх льотної придатності.

З метою задоволення цих правил кожна компанія сама визначає структуру і штатний склад своєї організації з технічного обслуговування. Будь-яка організація, що здійснює ТО ПС під час здійснення лінійного ТО ПС повинна мати відповідний персонал, який засвідчує ТО, кваліфікований як категорії B1 та B2 згідно з вимогами Part-66 та статті 145.A.35 Правил [88]. Крім того, така організація може користуватися послугами належним чином підготовленого персоналу, який засвідчує ТО, кваліфікованого як категорія A згідно з вимогами Part-66 та статті 145.A.35 Правил [88], для виконання простого планового лінійного ТО й усунення простих дефектів.

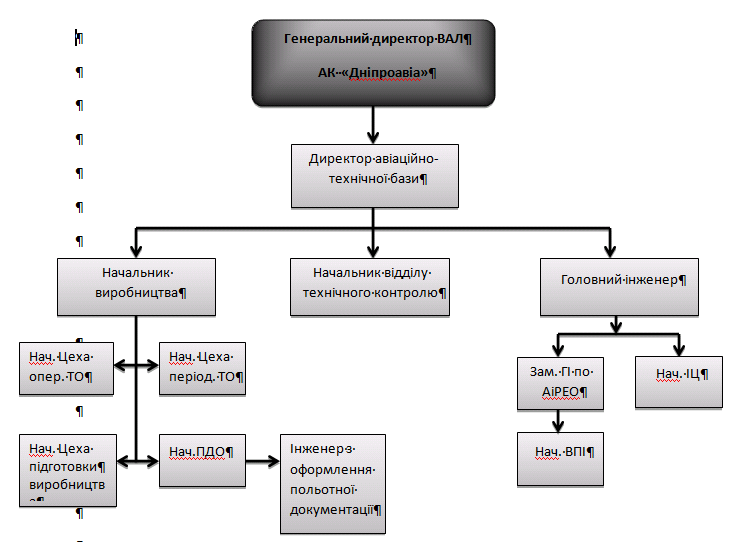
Організація повинна гарантувати, що весь персонал, який засвідчує ТО, та допоміжний персонал категорій B1 та B2 впродовж дворічного періоду проходить достатній обсяг навчань з поточної підготовки з метою здобуття персоналом сучасних знань щодо відповідних технологій, організаційних процедур та впливу людського фактора. (e) Організація має запровадити програму поточної підготовки персоналу, який засвідчує ТО, та допоміжного персоналу категорій B1 та B2, яка міститиме процедуру забезпечення його відповідності вимогам відповідних пунктів статті 145.A.35 Правил[88],

Персонал з технічного обслуговування цивільного повітряного судна – це інженерно-технічний персонал, який здійснює роботи, необхідні для підтримання льотної придатності повітряного судна, в тому числі капітальний ремонт, перевірку, заміну, модифікацію або усунення дефекту повітряного судна. Офіційним дозволом на здійснення такої діяльності є свідоцтво авіаційного персоналу з технічного обслуговування повітряного судна, що видається, Державною авіаційною службою (Державіаслужбою) України відповідно до процедур, установлених Правилами.

Серед найбільш значних і впливових факторів на якість підготовки фахівців авіаційної галузі з боку регулюючих органів слід відмітити: концепції, стандарти та рекомендації ICAO у галузі підготовки авіаційних спеціалістів; програми навчання для фахівців з технічної обслуговування цивільного повітряного судна на основі Об'єднаних авіаційних вимог (JAR) та Федеральних авіаційних вимог (FAR), стандартів якості та управління якості навчання авіаційних спеціалістів на базі стандарту ISO 9001 та національних стандартів підготовки фахівців авіаційної галузі.

Сьогодні підготовка авіаційного персоналу з технічного обслуговування цивільного повітряного судна, здійснюється на основі базового курсу підготовки, яка складається з теоретичної підготовки, екзаменування, практичної підготовки та практичного оцінювання. Де, теоретична підготовка повинна охоплювати предмети, які необхідні для отримання свідоцтва персоналу з технічного обслуговування повітряного судна категорії або підкатегорії A, B1 або B2 відповідно до Part-66; екзаменування охоплює типову вибірку з предметів підготовки. Практична підготовка охоплює практичне користування звичайними інструментами/обладнанням, розбирання/складання типової добірки частин повітряного судна та участь у типових роботах з технічного обслуговування, що виконуються відповідно до окремого закінченого Модуля Part-66. [88] [[[214]](#endnote-214)]

Розглянемо основні блоки типової структури організації ТО, які практично не змінюються. Для ТО будь-якої самодостатньої авіакомпанії основними блоками структури залишаються такі блоки: управління, виробничий, контролю якості ТО і Р, економічний, матеріально-господарчого забезпечення. При цьому в різних авіакомпаніях неоднакові кількість, назви окремих елементів блоків структури, керівників і сфери їх відповідальності. Наприклад, організаційна структура інженерно – технічної служби авіакомпанії "Дніпроавіа".



В деяких авіакомпаніях, в яких парк включає ПС вітчизняного та іноземного виробництва, як правило, в структуру ОТО входить блок Служби ТО іноземних ПС. Найбільші ОТО за структурою подібні до колишніх авіаційно-технічних центрів (АТЦ), або баз (АТБ), або інженерно-авіаційних центрів (ІАЦ). Очолює велике ОТО директор, а його першим заступником є головний інженер, який керує виробничим підрозділом ОТО . Підрозділи системи забезпечення ТО АТ очолюють заступники директора ОТО з матеріально-технічного забезпечення (МТЗ), економіки і фінансів, з керування якістю. Кадровими і господарськими службами керує помічник директора ОТО. Головному інженеру підпорядковані: начальник служби ТО ПС іноземного виробництва, начальник виробництва ОТО, заступники головного інженера по літакам і авіадвигунам і по авіаційному радіоелектронному обладнанню (АіРЕО), а також начальники відділів експлуатації обчислювальної техніки, інженерно-технологічного, претензій і рекламацій

Рішення великого комплексу завдань технічної експлуатації ЛА, направлених на забезпечення високої надійності і безпеки польотів, справності парку ЛА і готовності до польотів є основним зміст інженерно-авіаційної служби (ІАО). Тому для прикладу розглянемо організаційну структуру інженерно-авіаційної служби, яка покликана здійснювати інженерно-авіаційне забезпечення (ІАО) льотної роботи на підприємствах і в навчальних закладах цивільної авіації.

До основних завдання ІАС відносяться: 1) Планування використання ЛА і виробничої діяльності АТБ, що забезпечує безперебійне виконання плану льотної роботи, ре гулярность польотів, ритмічну роботу підрозділів АТБ, планомірну вироблення ресурсу і відправку AT на ремонтні підприємства. З цією метою ІАС розробляє річні графіки відходу AT у ремонт і на періодичні форми технічного обслуговування, перспективні і оперативні плани використання ЛА. 2) Організація і виконання технічного обслуговування AT у ответствии з вимогами експлуатаційної та ремонтної документації, вказівок МДА, вдосконалення організаційних форм і методів тих- технічного обслуговування AT на основі досягнень науково-технічного прогресу. 3) Забезпечення технічно грамотної експлуатації ЛА в польоті, під якою розуміють: вибір оптимальних режимів польоту, що забезпечують мінімальні витрати палива і високу надійність роботи силових установок, систем і агрегатів; вміння своєчасно і правильно использовать дублюючі прилади та системи при виході з ладу основних, а також технічно правильні дії екіпажу в ускладнених умовах польоту. 4) Організація і проведення технічного навчання та контролю за уровньому технічної підготовки льотного та інженерно-технічного складу, які є найважливішими умовами для успішної роботи експлуатаційних підприємств. 5) Ведення обліку і звітності про наявність, стан, рух приписаного парку ЛА і двигунів, справності AT, витраті і залишку ресурсу, виконанні доробок за бюлетенями, витраті агрегатів, запасних частин і матеріалів, відмовах і несправності і т.д. проводиться за установленном формам і представляється у вищі інстанції згідно встановленим табелю донесень. [[[215]](#endnote-215)]

З метою підвищенню продуктивності праці, економії трудових, материальвих і паливно-енергетичних ресурсів, зниження собівартості ТО працівники ІАС повинні вирішувати наступні завдання: оснащувати виробничі підрозділи АТБ високопродуктивним обладнанням, застосовувати прогресивні методи ТО АТ; підвищувати кваліфікацію ІТС та робітників; удосконалювати організаційну структуру АТБ; впроваджувати наукову організацію праці; впроваджувати прогресивні, технічно обгрунтовані норми і нормативи, норми витрати запасних частин і матеріалів; враховувати і раціонально використовувати запасні частини та матеріали.

Відповідно до Наказу "Про організацію інспекторських перевірок експлуатантів та організацій з ТО"№22 від 17.01.2011Державним інспекторами Державіааслужби проводяться інспекторської перевірки експлуатантів та організацій ТО за результатами яких складається акт у двох екземплярах, один з яких направляється до управління інспекції або до управління підтримання льотної придатності ПС в залежності від типу акта перевірки, а другий екземпляр направляти експлуатанту та/або організації з ТО. Протягом 7 робочих днів після проведення інспекційної перевірки вносяться результати перевірки до програмного комплексу Єдиної інформаційної системи Державіаслужби.

## 3.3. Використання повітряного простору

В ПК України у Розділі ІV ст.23 визначено організацію використання повітряного простору України як комплекс заходів, який вживається для забезпечення безпечного, економічного та регулярного повітряного руху, а також будь-якої іншої діяльності, пов'язаної з використанням повітряного простору України. Положення про використання повітряного простору України (Положення) затверджується Кабінетом Міністрів України. [[[216]](#endnote-216)]

Організація використання повітряного простору України передбачає: 1) визначення структури та класифікації повітряного простору України; 2) планування та координацію діяльності з використання повітряного простору України відповідно до державних пріоритетів; 3) забезпечення дозвільного порядку використання повітряного простору України та/або забезпечення інформацією щодо використання повітряного простору України; 4) організацію повітряного руху, що включає: а) обслуговування повітряного руху; б) управління використанням повітряного простору України; в) організацію потоків повітряного руху; 5) забезпечення контролю за дотриманням порядку та правил використання повітряного простору України у певних районах; 6) обслуговування аеронавігаційною інформацією; 7) аварійне сповіщення; 8) метеорологічне обслуговування; 9) забезпечення зв'язку, навігації, спостереження.

Структура повітряного простору України розробляється та затверджується уповноваженим органом з питань цивільної авіації за погодженням з Генеральним штабом Збройних Сил України, а в разі потреби - із заінтересованими державними органами, підприємствами, установами, організаціями відповідно до стандартів і рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації, документів Євроконтролю та вимог авіаційних правил України (ст.25 ПК України).

Класифікація повітряного простору організації повітряного руху (ОПР) визначається на підставі таких критеріїв: тип повітряного руху; щільність повітряного руху; вид місцевості; метеорологічні умови; потреба щодо виду ОПР; економічна ефективність; встановлений рівень безпеки польотів при ОПР.(3.7.1. Положення).

Для організації повітряного руху можуть створюватися такі органи:Районний диспетчерський центр (РДЦ) — для надання обслуговування у межах диспетчерських районів та зон польотної інформації; Центр польотної інформації (ЦПІ) — для надання обслуговування у межах зон польотної інформації; ДОП — для надання обслуговування у межах термінальних диспетчерських районах; аеродромно-диспетчерська вишка (АДВ) — для надання обслуговування у межах диспетчерських зон та термінальних диспетчерських районах; 12 органи аеродромного польотно-інформаційного обслуговування — для надання обслуговування у межах аеродромних зон польотної інформації.

На організацію повітряного руху обовязково формується замовлення. Так, Мінінфраструктури України формує державне замовлення на ОПР на стратегічних аеродромах ЦА України, у їх диспетчерських зонах та термінальних диспетчерських районах загальним терміном у п’ять років і призначає сертифікованих провайдерів аеронавігаційного обслуговування.

Забезпечення ОПР на аеродромах ЦА України, які не віднесені до категорії стратегічних, у диспетчерських зонах, у термінальних диспетчерських районах або аеродромних зонах польотної інформації аеродромів покладається на експлуатанта аеродрому. Експлуатант такого аеродрому утворює у своєму складі підрозділ з ОПР, який підлягає сертифікації відповідно до вимог Повітряного кодексу України, або за погодженням з Державіаслужбою України укладає договір з іншою юридичною особою — сертифікованим провайдером аеронавігаційного обслуговування на ОПР на аеродромі, у його диспетчерській зоні, термінальному диспетчерському районі або аеродромній зоні польотної інформації.

Органи ОПР здійснюють ОПР згідно з робочими інструкціями органів (секторів) ОПР, які розробляються та затверджуються провайдерами аеронавігаційного обслуговування за форматом, затвердженим Мінінфраструктури України.

Слід зазначити, що під час ОПР у диспетчерських районах, розташованих над відкритим морем, а також у диспетчерських районах, розташованих над територією України, при польотах ПС у верхньому повітряному просторі ведення радіотелефонного зв’язку між екіпажами ПС та органами ОПР здійснюється виключно англійською мовою. В інших диспетчерських районах та зонах, а також в зонах польотної інформації ведення радіотелефонного зв’язку між екіпажами ПС та диспетчерами УПР здійснюється російською або англійською мовою за вибором екіпажу ПС.

Планування та координацію діяльності з використання повітряного простору України відповідно до державних пріоритетів здійснюється відповідно до ст. 24 ПК України. Законодавець визначає, що повітряний простір України є єдиним, без розподілу за відомчою належністю, та доступним усім користувачам повітряного простору України з рівними правами щодо його використання. Однак у разі виникнення необхідності використання повітряного простору України одночасно двома або більше користувачами першочергове право на його використання надається користувачам згідно з державними пріоритетами у визначеній послідовності.і

Наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації, Міністерства оборони України від 28 листопада 2005 року N 897/703 "Про затвердження Правил надання експлуатантам дозволів на виліт з аеропортів України та приліт до аеропортів" визначає порядок отримання дозволів на виліт з аеропортів України та приліт до аеропортів України ПС, порядок контролю Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації за виконанням вимог українськими та іноземними експлуатантами наданих дозволів під час здійснення міжнародних, внутрішніх та транзитних польотів в України.

Використання повітряного простору України здійснюється на підставі дозволів, що надаються органами об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху відповідно до порядку, визначеного Положенням про використання повітряного простору України. У разі виконання польотів цивільних повітряних суден та літальних апаратів поза межами контрольованого повітряного простору України заявка на використання повітряного простору України не подається, за винятком випадків, зазначених у Положенні про використання повітряного простору України. Вибуття повітряного судна чи літального апарата з території України (прибуття на територію України) через інші аеропорти та поза місцем розташування органів доходів і зборів та органів охорони державного кордону України допускається у виняткових випадках з дозволу Кабінету Міністрів України або в разі вимушеної посадки повітряного судна (літального апарата).

Для більш гнучкого використання повітряного простору, а також з метою сприяння розробці, впровадженню та затвердженню єдиних правил польотів і процедур між цивільними та військовими органами постановою Кабінету Міністрів України № 1281 від 19 липня 1999 року створена Об’єднана цивільно-військова система організації повітряного руху України.

Об'єднана цивільно-військова система організації повітряного руху забезпечує виконання завдань щодо організації використання повітряного простору України, безпечного і регулярного повітряного руху в повітряному просторі України та в повітряному просторі над відкритим морем, де відповідальність за обслуговування повітряного руху міжнародними договорами України покладена на Україну (ст.28 ПК України)[1].

Така система дає можливість вирішувати важливі завдання щодо ефективного використання повітряного простору країни різними користувачами повітряного простору, сприяє розробці та впровадженню єдиних правил і процедур, що істотно спрощує використання повітряного простору України, забезпечує високий рівень безпеки повітряного руху. Тому, правила використання повітряного простору та правила польотів у повітряному просторі України, розробляються спільно Державіаслужбою і Генеральним штабом Збройних Сил України та затверджуються спільно Мінінфраструктури та Міноборони України.(п.2.3. Положення)[205]. Основні правила польотів у повітряному просторі України розробляються відповідно до Повітряного кодексу України, цього Положення, стандартів та рекомендованої практики ІКАО, з урахуванням законодавства Європейського Союзу, документів ЄВРОКОНТРОЛЮ, та визначають загальний порядок виконання польотів та ОПР (УПР), що гарантують визначений рівень безпеки польотів при ВПП України цивільною та державною авіацією. Правила польотів цивільної авіації розробляються на підставі Додатків 2 та 5 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, документа ІКАО DOC7030 (Додаткові регіональні правила, Європейський регіон), вимог Повітряного кодексу України, Положення та Основних правил польотів у повітряному просторі України.

Основна мета діяльності Об’єднаної цивільно-військової системи полягає у забезпеченні належного рівня безпеки та регулюванні у сфері використання повітряного простору України, а також обслуговування повітряного руху при чіткій та скоординованій взаємодії усіх підрозділів. Об’єднання цивільних та військових процедур дає відчутну перевагу при координації та плануванні польотів, а також запобігає порушенням порядку використання повітряного простору України, спрощує формальні процедури обслуговування іноземних та вітчизняних експлуатантів.

Організація повітряного руху на сьогоднішній день є однією із найперспективніших і провідних складових діяльності авіаційної галузі України. організації повітряного руху можна представити як систему, складовими якої є організація повітряного простору, обслуговування повітряного руху та організація потоків повітряного руху.Функції державного управління в цій галузі покладені на управління аеронавігації Державної авіаційної служби, до компетенції якого входять питання організації повітряного руху, аеронавігаційного забезпечення польотів, метеорологічного забезпечення діяльності цивільної авіації.

Для системи організації повітряного руху (Орпр або латинською ATM) важливе значення мають питання забезпечення безпеки, регулярності, безперервності і економічності польотів. Зокрема, процес обслуговування повітряного руху (ОПР) підтримують авіадиспетчера та інженерно-технічний персонал, у ньому широко використовуються різноманітні технічні та програмно-технічні засоби.

Авіадиспетчери стежать за станом повітряного руху, метеорологічними умовами в повітряному просторі, приймають відповідні рішення по управлінню польотами і несуть персональну відповідальність за їх безпеку. Правильність прийняття цих рішень базується на справному функціонування засобів зв'язку, навігації, спостереження та автоматизації, що використовуються для управління повітряного руху. Авіадиспетчер – одна з наймолодших професій у всьому світі, проте важко переоцінити роль, яку відіграють ці фахівці у забезпеченні ефективності системи управління повітряним рухом (УПР). Без дозволу авіади-спетчера ніде у світі не запустить двигуни і не злетить жоден літак жодної авіакомпанії. Але інформація про те, яких зусиль докладають представники цієї професії щодня і щомиті, щоб мільйони авіапаса-жирів дістались до пунктів призначення швидко і благополучно, завжди залишається «за кадром». Не в останню чергу завдяки авіадиспетчерам повітряні перевезення не лише є найефективнішими, а й залишаються найбезпечнішими у транспортній галузі.

Органами ОПР (авіадиспетчерами) надаються такі види обслуговування:

а) диспетчерське, яке поділяється на: районне диспетчерське обслуговування; диспетчерське обслуговування підходу; аеродромне диспетчерське обслуговування;

б) польотно-інформаційне; в) аварійне. (3.22.1. Положення).

Обслуговування повітряного руху (ОПР) в районах польотної інформації, диспетчерських районах, диспетчерських зонах, у районах аеродромів цивільної авіації, на маршрутах ОПР Державним підприємством обслуговування повітряного руху України (Украерорухом) та відповідними підрозділами об’єднаної цивільно- військової системи організації повітряного руху, створеними на ба зі Украероруху. Перелік аеродромів цивільної авіації, де ОПР здійснюється Украерорухом, включається до Збірника аеронавігаційної інформації (АІР – Aeronautical Information Publication). Обслуговування повітряного руху на аеродромах, що належать відповідним державним органам, підприємствам, установам та організаціям, у зонах виконання спеціальних польотів, у тимчасово зарезервованому повітряному просторі здійснюється відомчи ми органами управління повітряного руху у порядку, що визначається відповідними державними органами.[[[217]](#endnote-217)]

Залежно від етапу польоту місцем роботи авіадиспетчера, який керує повітряним рухом, може бути аеродромно-диспетчерська вишка (АДВ) або районний диспетчерський центр (РДЦ). На АДВ авіадиспетчер видає екіпажам літаків дозволи на за-пуск двигунів, на руління, зліт, а також забезпечує умови для вихо-ду із району аеродрому або заходження на посадку. Контролює та надає екіпажам інструкції з безпеки під час руління та інформує про перешкоди на шляху ПК під час руління до злітно-посадкової смуги (ЗПС).

Диспетчери АДВ повинні постійно спостерігати за всіма польотами над аеродромом та навколо нього, а також за рухом транспортних засобів та людей у зоні маневрування аеродрому. Спостереження мають проводитися візуального а або в умовах низької видимості за допомогою радіолокатора (за наявності).

Залежно від інтенсивності польотів у відповідних випадках на АДВ організовано робочі місця диспетчерів, що забезпечують обслуговування ПК у зоні маневрування (крім ЗПС), у районі аеродрому та на ЗПС.

Аеродромне диспетчерське обслуговування в Україні здійснюється на 31 аеродромі; організовано також 6 аеродромних диспетчерських центрів (у Донецьку, Запоріжжі, Луганську, Ужгороді, Харкові, Івано-Франківську).

У РДЦ авіадиспетчер взаємодіє лише з тими екіпажами літаків, які вже виконують політ. Він інформує екіпажі про метеоро-логічну обстановку, регулює встановлені правилами польотів інтервали між ПК тощо.

Для забезпечення районного диспетчерського ОПР в Україні організовано п’ять РДЦ ОПР (у Києві, Львові, Сімферополі, Одесі, Дніпропетровські), які здійснюють районне диспетчерське обслуговування та диспетчерське обслуговування підходу найбільших аеропортів України.

Повітряний простір РДЦ залежно від структури повітряного простору та інтенсивності польотів поділяється на сектори для рівномірної завантаженості фахівців ОПР, підтримання прискореного та впорядкованого потоку повітряного руху. Основними завданнями диспетчера АДВ є: 1) надання аеродромного диспетчерського обслуговування шляхом надання інформації та видачі дозволів для запобігання зіткненню: між ПК у зоні відповідальності АДВ; між ПК, які рухаються зоною маневрування аеродрому; між ПК, які виконують посадку або зліт; між ПК і транспортними засобами, які рухаються в зоні маневрування аеродрому; між ПК у зоні маневрування та наявними у цій зоні перешкодами; 2) підтримання безпечного, упорядкованого та прискореного потоку ПК на аеродромі та навколо нього; 3) польотно-інформаційне забезпечення для надання консуль-тацій та інформації для забезпечення безпечного й ефективного виконання польотів; 4) аварійне обслуговування для сповіщення відповідних організацій про ПК, які потребують допомоги пошуково-рятувальних служб і надання таким організаціям необхідного сприяння.

До складу Украероруху входять Український центр планування використання повітряного простору України та регулювання повітряного руху (Украероцентр), Служба аеронавігаційної інформації України (САІ), Авікомпанія «Украерорух», Навчально-сертифікаційний центр Украероруху, Центр авіаційної підготовки та сертифікації та сім регіональних структурних підрозділів. Проведений аналіз функції працівників Украероруху дозволяє стверджувати,що всі вони направлені на реалізацію п’яти основних систем управління: систему управління безпекою польотів, систему управління якістю, систему екологічного управління, систему управління гігієною і безпекою праці, систему управління охороною і захистом. Кожна система управління грунтується на стандартах і має чітко визначений перелік процесів (процедур), які здійснюються і контрольовані персоналом цивільної авіації.

.



В Украерорусі для організації та здійснення професійної підготовки авіаційного персоналу в створена система навчальних підрозділів, до складу якої входять: 1) Навчально-сертифікаційний центр (Бориспіль); 2) Регіональні центри підвищення кваліфікації фахівців ОЦВС (Львів, Харків); 3)Тренажерні центри регіональних структурних підрозділів (Донецьк, Дніпропетровськ, Одеса, Сімферополь, Бориспіль). [[[218]](#endnote-218)]

Професійна підготовка організована і здійснюється на підставі стандартів ІСАО і Євроконтролю за затвердженими в установленому порядку программами та дозволами: Сертифікат на здійснення підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації та сертифікації авіаційного персоналу з організації повітряного руху, Сертифікат схвалення організації з підготовки до технічного обслуговування та екзаменування, Сертифікат на право здійснювати підготовку льотного складу в Україні та здійснювати підготовку для отримання свідоцтва члена екіпажу (FTO) та внесення кваліфікаційних відміток у свідоцтво члена екіпажу, Сертифікат на право здійснювати професійну підготовку персоналу з наземного обслуговування, Сертифікат, що регламентує здійснення первинної підготовки персоналу ДП ОПР України «Украерорух» з авіаційної безпеки та Ліцензія на надання освітніх послуг навчальними закладами, пов'язаних з одержанням освіти на рівні кваліфікаційних вимог до підвищення кваліфікації фахівців.

З метою кращого організації та проведення відбору кандидатур на підготовку диспетчерів управління рухом Державіаслужбою розроблені Методичні рекомендації, розроблені з врахуванням рекомендацій Європейської організації з безпеки аеронавігації (Євроконтроль), які пропонуються для застосування в навчальних закладах та авіаційних підприємствах, установах,організаціях. [[[219]](#endnote-219)]

В Украерорусі затверджено Стратегічний кадровий план на 2016 – 2020 роки. Відповідно до цього плану у 2015 році Украерорух не планує проводити набір кандидатів на посаду диспетчера УПР – стажиста. У наступні 2016 та 2017 роки набір кандидатів на цю посаду може бути поновлено відповідно до виробничих потреб підприємства, але кількість прийнятих на роботу не перевищуватиме 16 осіб на рік. Прогнозується також, що починаючи з 2018 року, Украерорух буде приймати на посаду диспетчера УПР – стажиста до 35 осіб щорічно.

За таких умов із 2016 до 2020 року може бути прийнято на посаду диспетчера УПР – стажиста для проходження початкової підготовки диспетчерів УПР до 137 осіб.При цьому слід враховувати, що в базі даних Украероруху вже є 127 кандидатів на посаду диспетчера УПР – стажиста, які пройшли професійний відбір і підтвердили бажання чекати своєї черги на працевлаштування до підприємства.

**Висновки по 3 розділу:**

Діючи у відповідності зі стратегією інтеграції країни до Європейського Союзу, управління аеронавігації Державної авіаційної служби проводить активну роботу з переходу вітчизняної нормативної бази до Стандартів та Рекомендованої практики ІКАО в питаннях організації повітряного руху та адаптації структури повітряного простору України до вимог європейських організацій, а також бере участь у розробленні державних, міжгалузевих та галузевих програм, науково-дослідницьких роботах.

На сьогодні актуальною для України є концепція “Єдиного європейського неба”. Державною авіаційною службою продовжується робота щодо підготовки Угоди між Україною та Європейським Союзом  про спільний авіаційний простір та адаптації законодавства Європейського Союзу з питань використання повітряного простору та обслуговування повітряного руху.

Організація повітряного руху України відповідає стратегічним напрямкам розвитку системи АТМ відповідно до Глобального плану впровадження систем зв’язку, навігації, спостереження/організації повітряного руху (СNS/АТМ) ІКАО.

Відповідно до Положення про Державну авіаційну службу України, введеного в дію Указом Президента України від 06.04.2011 № 398/2011 державний контроль та нагляд за безпекою польотів у системі ОрПР покладено на Державіаслужбу. Ключовим структурним підрозділом, що здійснює функції нагляду за безпекою польотів в системі ОрПР є департамент аеронавігації та зовнішніх зв’язків. Загальна чисельність кваліфікованих аудиторів Державіаслужби з проведення зовнішніх регуляторних аудитів на кінець 2012 року складає 15 осіб. До проведення аудитів протягом 2012 року від Державіаслужби залучалось 7 кваліфікованих аудиторів, 2 працівника департаменту аеронавігації та зовнішніх зв’язків розпочали стажування в якості аудитора.

Звертаємо увагу, що для реалізації проекту Твіннінг «Підтримка реалізації норм та стандартів ЄС у сферах аеропортів, аеродромів та обслуговування повітряного руху/ аеронавігаційного обслуговування (ATM/ANS)» Державіаслужба, використовуючи різні форми адміністрування, повинна сприяти покращенню компетенції своїх працівників у сфері аеродромів/ аеропортів шляхом проведення активної роботи над реалізацією робочого плану в контексті імплементації Додатка 14 ІКАО та розробки проектів нормативно-правових актів з метою посилення економічного контролю з боку Державіаслужби. Важливо впроваджувати Поправку 1 до 15 редакції Процедур з аеронавігаційного обслуговування PANS-ATM, Doc 4444 "Обслуговування повітряного руху", які впливають на діяльність працівників Центральних органів виконавчої влади, провайдерів аеронавігаційного обслуговування, підприємств з доробки обладнання, навчальних закладів, учбових підрозділів підприємств, авіакомпаній та інших користувачі повітряного простору України.

Для реалізації проектів міжнародної технічної допомоги ЄС в галузі цивільної авіації та з метою уникнення дублювання зусиль і раціонального розподілу ресурсів, працівникам різних рівнів Державної авіаційної служби необхідно розробити план дій та покращити методи роботи в наступних напрямках: 1) підписання Угоди про Спільний авіаційний простір, авіаційна безпека і безпека польотів, захист довкілля; 2) в рамках впровадженої Системи управління небезпеками,що створюються представниками дикої природи, брати участь у вирішенні питань безпеки польотів щодо зниження рівня небезпеки шляхом ліквідації звалищ, упорядкування лісових насаджень, місць скупчення птахів в контрольованих зонах аеропортів; 3) проводити моніторинг впровадження імплементаційного плану LSSIP проекту «Єдине небо» в системі управління повітряним рухом відповідно до європейського імплементаційного плану єдиного неба (ESSIP); 4) приймати участь та координація взаємодії з регіональними організаціями та програмами такими як:регіональні групи з безпеки польотів RASG, IE-REST, регіональні організації з безпеки польотів RSOO, регіональні організації з розслідування авіаційних подій постійно; 4) здійснювати координацію та ефективне використа ня програм допомоги ІСАО та інших партнерів для ефективного впровадження стандартів ІСАО SARPs; 5) запроваджувати та підтримувати функціонування системи ефективного реагування на потреби та запити галузі стосовно забезпечення відповідності стандартам ІСАО,SARPs: 6) привести діючі нормативно – правові документи за напрямом діяльності управління аеродромами та аеропортами у відповідність до Повітряного кодексу України, вимог ICAO, EASA; 7) проводити ідентифікацію розбіжностей зі Стандартами та Рекомендованими Практиками ІСАО та своєчасно інформування ІСАО про це через систему постійного моніторингу USOAPСМА; 8) продовжити імплементацію проекту «ТРАСЕКА/EASA», направленого на підвищення рівня безпеки польотів. Для чого Державіаслужбі доцільно активізувати роботу і всіляко сприяти створенню курсів та опануванню навчального матеріалу для фахівців.

**ВИСНОВКИ**

Систематизація отриманих результатів дозволила сформулювати низку підсумкових узагальнень, які конкретизовані у таких висновках.

1. Персонал цивільної авіації являє собою системну сукупність працівників державних та недержавних органів, що здійснюють свою діяльність у сфері цивільної авіації. В процесі здійснення своїх функцій працівники виступають учасниками адміністративно – правових відносин, специфікою яких є обов’язкова наявність імперативного впливу з боку юридично-владного суб’єкта.

2. Адміністративно-правова організація персоналу цивільної авіації відображає структуру системи, її будову: склад, набір компонентів, порядок життєдіяльності, функціонування, просторово-тимчасові зв'язки елементів системи, а також її взаємозв’язки з іншими системами, які перебувають з нею у функціональних зв'язках. Відповідно до цього, доречним уявляється введення в теорію адміністративного права поняття "адміністративно-правова організація" - застосування до відповідних об'єктів засобів адміністративного права з метою їх структуризації і детермінації системних властивостей.

3. Спеціально уповноважений центральний орган виконавчої влади, Державна авіаційна служба України, очолює систему персоналу цивільної авіації, об’єднує, координує і контролює її діяльність та встановлює загальнообов’язкові правила поведінки для всіх учасників адміністративно – правових відносин у сфері цивільної авіації. Використання різноманітних методів публічного адміністрування з боку держави до працівників, діяльність яких пов’язана з цивільною авіацією, дозволяє визначити їх системні властивості як адміністративно-правової організації.

4. Система персоналу цивільної авіації є численною і розгалуженою, вона відіграє важливу роль у здійсненні всіх основних завдань і функцій держави щодо забезпечення безпеки цивільної авіації. При цьому кожна із складових частин цієї системи складається з ще простіших систем, кожна із яких складається з власних елементів і структурних підрозділів, посад. Сукупність елементів, взаємопов'язані між собою таким чином, що виникає певна цілісність, єдність.

5. Система персоналу цивільної авіації характеризується взаємозалежністю із середовищем. Вона унікальна, тому що формується і проявляє свої властивості у взаємодії з середовищем при тому, що існує і розвивається згідно не тільки загальним, але і її власним, тільки їй притаманними законам, і може пристосовуватися до змін зовнішнього середовища. Відзначаючи значення зовнішнього середовища, не слід разом з тим його абсолютизувати. Специфіка цілісної системи, її сутність визначаються насамперед природою утворюючих її частин, характером їх внутрішніх взаємозв'язків. Що ж стосується зовнішнього середовища, то дія її факторів завжди переломлюється через внутрішнє, сутність даного цілого, через властиві йому внутрішні протиріччя.

6. Істотними характеристиками цілісної системи є її системні якості, склад, тобто набір специфічних частин, динамічна структура і характер взаємодії із зовнішніми умовами. Системі персоналу цивільної авіації властиві виключно складні структурно-функціональні залежності і нелінійні причинні відносини. Вони органічно взаємопов'язані, прямо чи опосередковано впливають один на одного, в результаті у сукупності система виступає як складна цілісна. До того ж, це не довільно, механічно створений конгломерат суспільних феноменів, а система яка виникає і змінюється закономірно з розвитком природничо-історичного процесів. Поряд з цим дана система виступаючи відносно сталою зберігає свої істотні риси, якісну визначеність протягом відомого, часом тривалого, періоду часу.

7. Кожна складова системи персоналу цивільної авіації, при виконанні специфічних завдань, знаходиться в безпосередньому або в опосередкованому зв'язку (взаємодіє) з іншими частинами цілого. Інакше кажучи, за системні властивості цілого несуть "відповідальність" всі взаємодіючі частини.

8. Система персоналу цивільної авіації являє собою сукупність державних та недержавних органів, побудовану ієрархічно відповідно до їх компетенції. Очолює систему, об’єднує, координує і контролює їх діяльність спеціально уповноважений центральний орган виконавчої влади Державна авіаційна служба України.

9. Система персоналу цивільної авіації є поліморфізованою і породжує підсистеми одного або різних родів, які самі через наявність певних системоутворюючих параметрів (елементи, відносини, дозволи) створюються як ізоморфні системи. Тобто, сукупність ізоморфних систем (льотний екіпаж, персонал авіакомпанії, персонал Украерорух, персонал НАУ) створює поліморфізовану системи персоналу цивільної авіації.

10. Основними системними властивостями персоналу цивільної авіації є: 1) наявність більше ніж з двох компонентів, з яких утворюються її керуюча і керована підсистеми; 2) емерджентність системи, тобто наявність елементів, сукупність яких не дорівнює цілому. Таке ціле утворюють інтегративні якості, які виникають при взаємодії елементів; 3) розгалужена мережа зовнішніх та внутрішніх інформаційних зв'язків між елементами системи; 4) функціонування частин і цілого ґрунтуються на однорідних принципах: єдність повітряного простору, єдність повітряного законодавства, єдність державного регулювання; 5) єдність мети — забезпечення потреб громадян і економіки країни шляхом надання послуг з авіаційних перевезень та здійсненні авіаційної діяльності у сфері цивільної авіації; 6) персонал цивільної авіації як система є частиною авіаційно-транспортної системи; 7) розвиток в часі визначає характер взаємодії між елементами системи і дає можливість встановити закономірності історичного розвитку системи в цілому.

11. Доцільно ввести в теоретичну і нормативні частини повітряного права дефініції понять "персонал авіації", "персонал державної авіації", "персонал цивільної авіації".

12. Внести в Повітряний кодекс України такі зміни:

12.1 Назву розділу VII "Авіаційний персонал" замінити на "Персонал авіації".

12.2. Вести до кодексу статті:

Персонал авіації.

1) Персонал авіації України складається з персоналу державної авіації і персоналу цивільної авіації. 2) Персонал державної авіації утворює системне організоване об'єднання підготовлених працівників державної авіації, що використовують повітряні судна з метою виконання функцій із забезпечення національної безпеки і оборони держави та захисту населення. 3) Персонал цивільної авіації утворює системне організоване об'єднання підготовлених працівників цивільної авіації з певною системою ролей та функцій обслуговуючого та управлінського характеру для здійснення авіаційної діяльності.

Класифікація персоналу цивільної авіації.

Персонал цивільної авіації в залежності від виконання своїх професійних обов'язків у польоті або на землі поділяється на льотний і наземний. 1) Льотний персонал цивільної авіації представляють всі особи, перелік яких визначений в польотній документації і допущені експлуатантом до виконання польотного завдання. 2) Наземний персонал цивільної авіації складається із осіб, що здійснюють авіаційну діяльність на землі: працівників уповноваженого органу з питань цивільної авіації; а) працівників авіакомпаній (експлуатантів), аеропортів, аеродромів; б) працівників підприємств з технічного обслуговування і ремонту; в) працівників з обслуговування повітряного руху України; г) державних інспекторів з авіаційного нагляду; д) працівників навчальних закладів; е) працівників підприємств-виробників авіаційної техніки в Україні; і) працівників Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами; і) працівників державного проектно-технологічного та науково-дослідного інституту цивільної авіації.

В залежності від наявності кваліфікаційного свідоцтва (сертифікату) персонал цивільної авіації поділяється на: а) сертифікований персонал цивільної авіації (авіаційний персонал); б) не сертифікований персонал цивільної авіації (інші працівники цивільної авіації, до кваліфікаційних вимог яких не висуваються вимога одержання свідоцтва або сертифікату).

Кваліфікація персоналу.

Персонал цивільної авіації має відповідати кваліфікаційним вимогам за професійною ознакою і здійснювати авіаційну діяльність відповідно до нормативно – правових актів та авіаційних правил виданих відповідно до п.3 ст.11 Повітряного кодексу. Польоти та інша авіаційна діяльність можуть здійснюватися виключно уповноваженими особами авіаційного персоналу при наявності кваліфікаційного свідоцтва. Кваліфікаційне свідоцтво (сертифікат)- документ, який посвідчує певну кваліфікацію дає право його власнику виконувати визначені функції у сфері авіації. Свідоцтво видається після перевірки кваліфікації кандидата на відповідність встановленим вимогам. Свідоцтво видається окремо на кожну спеціальність осіб авіаційного персоналу. У свідоцтво можуть вноситися відмітки на право виконання деяких функцій, передбачених іншими спеціальностями. Свідоцтво авіаційного персоналу може бути анульоване або дія його призупинена, а також можуть бути обмежені надані ним права, у разі вимог порушення нормативно – правових актів або авіаційних правил.

Авіаційний персонал.

До авіаційного персоналу належить дієздатна особа, яка має відповідати кваліфікаційним вимогам за професійною ознакою, станом здоров’я та мати належним чином оформлене кваліфікаційне свідоцтво. Кваліфікаційне свідоцтво є дозволом на виконання функцій визначених в посадовій інструкції авіаційного працівника. Професійна діяльність провадиться згідно з умовами та обмеженнями передбаченими кваліфікаційним свідоцтвом та при його обов’язковій наявності. Відомості особи, яка належить до авіаційного персоналу належним чином повинні бути внесені в реєстр авіаційного персоналу, або в інший відповідний реєстр, ведення якого передбачено нормативно – правовими актами.

Вимоги до власника свідоцтва.

1) користується всіма правами громадянина; 2) повністю дієздатна та правоздатна особа для здійснення правочинів; 3) не має судимостей за навмисно скоєний злочин; 4) відповідає віковим і освітнім вимогам; 5) відповідає вимогам,щодо фізичної і психічної придатності і не має медичних протипоказань; 6) має належну підготовку і досвід, а також наявність необхідних знань, умінь, що підтвердженні успішним складанням іспиту.

12.3 Статтю 50 Повітряного кодексу України Заборони та обмеження до власника свідоцтва доповнити таким змістом: 1) Власнику свідоцтва забороняється: 1) виконання будь – яких функцій без наявного кваліфікаційного свідоцтва; 2) виконання будь – яких функцій не визначених в його кваліфікаційному свідоцтві; 3) виконання будь – яких функцій, що суперечать умовам передбаченим кваліфікаційним свідоцтвом. 2. Власник свідоцтва не може провадити діяльність:1) мають непогашену чи не зняту судимість за вчинення умисного злочину; 2) перебувають на обліку в установах органів охорони здоров'я з приводу психічного захворювання, алкоголізму чи наркоманії.

12.4. Пункти 3, 4, 5 ст. 50 "Заборони та обмеження до власника свідоцтва" викласти в окремій статті "Вимоги до пілота комерційної авіації".

12.5. Пункт 1.3 статті 1 Повітряного кодексу України "Визначення термінів" викласти у такій редакції:

авіаційна діяльність – діяльність фізичних та юридичних осіб, яка безпосередньо спрямована на здійснення цілей цивільної авіації щодо всіх видів організації і забезпечення польотів, регулювання і обслуговування повітряного руху, розробку, виробництво, модернізацію, технічне супроводження експлуатації і технічне обслуговування повітряних суден, здійснення нормативно-правового регулювання, керівництва і контролю за виконанням та забезпеченням авіаційної безпеки і безпеки авіації в цілому.

Додатково внести пункт з визначення термінів "державний інспектор" у такій редакції: працівник уповноваженого органу з питань цивільної авіації, якому надані на підставі службового посвідчення повноваження на виконання спеціальних завдань з сертифікаційних перевірок та нагляду за діяльністю суб'єкта та стану об'єкта авіаційної діяльності щодо безпеки авіації, або льотної придатності повітряних суден або авіаційного нагляду за льотною експлуатацією.

12.6. Статтю 16 Повітряного кодексу України "Державні інспектори та особи, уповноваженні на проведення перевірок" доповнити текстом: в залежності від напряму діяльності класифікуються такі посади державних інспекторів: державний інспектор з авіаційного нагляду за безпекою авіації; державний інспектор з авіаційного нагляду за льотною придатністю повітряних суден; державний інспектор з авіаційного нагляду за льотною експлуатацією.

13. Основні принципи діяльності персоналу цивільної авіації є: пріоритет прав і свобод людини і громадянина; законність; гласність; підконтрольність і підзвітність відповідним органам державної влади; професійна компетентність; дисципліна; соціальна справедливість - винагорода за працю відповідно до здібностей, кваліфікації та якості виконання.

14. Сформульовано авторське визначення поняття "безпечна діяльність екіпажу повітряного судна" як активні дії всіх суб’єктів авіатранспортної системи, спрямовані на забезпечення виконання екіпажем повітряного судна польотів без загрози для життя і здоров’я людей, внаслідок яких ризик шкоди щодо травмування або загибелі людей, заподіяння збитків, у тім числі і навколишньому середовищу тощо, був би обмежений до прийнятного рівня".

15. Правову основу організації персоналу цивільної авіації складає сукупність міжнародних та національних нормативно-правових актів, які визначають порядок створення та організацію, структуру, повноваження або компетенцію окремих елементів системи персоналу цивільної авіації та регулюють їх діяльність.

16. Аналіз цих нормативно-правових актів, дає підстави умовно згрупувати їх таким чином: 1) ті, що визначають організаційні засади функціонування персоналу цивільної авіації; 2) ті, що визначають кадрові засади забезпечення функціонування персоналу цивільної авіації; 3) ті, що визначають фінансово-матеріальні засади функціонування персоналу цивільної авіації; 4) ті, що закріплюють повноваження та компетенцію персоналу цивільної авіації.

17. Схарактеризувати величезний масив нормативно-правових актів щодо організації персоналу цивільної авіації можна за наступними ознаками: по-перше, це є відособлена підсистема в системі нормативно-правових актів у галузі цивільної авіації і має своє призначення; по-друге, ця підсистема має свою структуру, єдність якої забезпечується комплексом взаємообумовлених внутрішніх та зовнішніх зв’язків; по-третє, суб’єкти, які видають нормативно – правові акти мають свою компетенцію; по-четверте, регламентація правовими нормами організації персоналу цивільної авіації здійснюється з використанням відповідних форм і методів.

18. Сформульовано авторський підхід до визначення поняття "державне регулювання цивільної авіації" - це практичний, організуючий вплив держави на систему персоналу цивільної авіації, який здійснюється шляхом застосування сукупності заходів із застосування єдиного збалансованого підходу до управління безпекою авіації, що передбачає оптимізацію організаційної структури системи цивільної авіації, розподіл відповідальності між органами державної влади та суб’єктами авіаційної діяльності, визначення політики та експлуатаційних процедур щодо забезпечення безпеки польотів, необхідних в даний момент і в конкретній ситуації є найбільш доцільним та дає найбільший ефект у виявленні і усуненні джерел небезпеки та здійсненні контролю за ризиками для забезпечення безпеки польотів з метою мінімізації людських втрат, матеріальних, фінансових, екологічних та соціальних збитків.

19. Встановлено, що однією із інтеграційних ознак авіаційного персоналу виступає сертифікація як засіб адміністративного впливу з боку уповноваженого центрального органу виконавчої влади у галузі авіації. Державна авіаційна служба, як державний орган, який наділений компетенцією видачі свідоцтва (сертифікату) виступає гарантом за відповідний і належний рівень професійної підготовки авіаційного персоналу цивільної авіації. Організація, забезпечення і контроль підготовки кваліфікованого авіаційного персоналу з боку Державної авіаційної служби виступає як захід щодо реалізації функції забезпечення безпеки польотів, авіаційної, екологічної, економічної та інформаційної безпеки.

20. Сформульовано авторське розуміння структуризації кластерних блоків в цивільній авіації, основними учасниками яких, виступають авіакомпанії і аеропорти, що дозволить залучати інвесторів для вкладення коштів у розробку інновацій з прив'язкою до безпосередньої практичної діяльності. Взаємодія всередині кластера дозволить створити центри навчання для підготовки та підвищення кваліфікації персоналу, що буде додатковим стимулом для працівників. Проведення грамотної кадрової політики в регіонах дозволить створити нові робочі місця та покращити умови праці, демографічне становище населення. Чітко структурований кластер буде зручний для управління як безпосереднім керівництвом, так і для приватно-державного партнерства.

21. Пріоритетність і особливу значимість для цивільної авіації набуває підготовка, перепідготовка, підтвердження/відновлення та підвищення кваліфікації авіаційного персоналу. Доцільними вбачається рекомендувати Державній авіаційній службі активізувати роботу щодо створення сприятливих умов для діяльності організацій, що займаються підготовкою перепідготовкою, підтвердженням/відновленням та підвищенням кваліфікації авіаційного персоналу, створити узгоджену систему, що дозволяє досягти однаковості у підготовці авіаційного персоналу та сертифікації навчальних закладів цивільної авіації шляхом вдосконалення і впровадження єдиних програм, навчальних планів, стандартів, що враховують міжнародну практику ІКАО та прискорити доведення матеріально-технічної бази навчальних закладів до рівня сучасних вимог.

22. Доречно для студентів відповідних навчальних закладів ввести навчальну дисципліну "Організація персоналу цивільної авіації" для спеціальності "Експлуатація повітряних суден та організація повітряного руху", спеціалізації "Організація авіаційної безпеки", а також для спеціальності "Правознавство" по спеціалізації "Транспортне право".

23. Запропоновано вжити заходів компетентним органам щодо створення Спільного комітету та підготовки висококваліфікованих фахівців, що будуть виконувати функції представників зі Сторони України, відповідати за застосування Угоди про спільний авіаційний простір та забезпечувати її належне виконання.

**Список використаних джерел**

1. Повітряний кодекс України : Закон вiд 19.05.2011 // Відомості Верховної Ради України. — 2011. — № 48-49. — Ст. 536.. [↑](#endnote-ref-1)
2. Советский энциклопедический словарь. - М.: Советская энциклопедия, 1983.-1600с. [↑](#endnote-ref-2)
3. . Мескон М. X., Альберт М., Хедоури Ф. Основы менеджмента. – М.: Дело, 1992. С. 39. [↑](#endnote-ref-3)
4. . Нижник Н., Машков О .Системний підхід в організації державного управління: Навч. посібник / За заг. ред HP Нижник - К.: Вид-во УАДУ -С 69-70 [↑](#endnote-ref-4)
5. . Дзюндзюк В. Б. Ефективність діяльності публічних організацій : [монографія] / Дзюндзюк В. Б. – Харків : Вид-во ХарРІ НАДУ Магістр, 2003. – 236 с. [↑](#endnote-ref-5)
6. .Плахотнюк Н. Г. Процедури залучення молоді на державну службу: організаційно-правовий аспект / Н. Г. Плахотнюк // Університетські наукові записки. – 2005. – № 1–2 (13–14). – С. 296–301. [↑](#endnote-ref-6)
7. . Тихомиров Ю. А. Курс административного права и процесса / Тихомиров Ю. А. – М. : Юринформцентр, 1998. – 798 с. [↑](#endnote-ref-7)
8. Колпаков В. К. Организационно-правовые аспекты деятельности аппаратов БХСС : учебное пособие [Текст] / Валерий Константинович Колпаков. — К. : НИ и РИО КВШ МВД СССР, 1989. — 132 с. [↑](#endnote-ref-8)
9. . Аналіз даних з безпеки польотів за результатами розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами України, що сталися у 2013 році/ [Електронний ресурс]. – Режим доступу до джерела: http://www. <http://www.nbaai>. gov.ua/publications [↑](#endnote-ref-9)
10. .Кугел Ф. Человечество на пороге новой эпохи: Human Age / Ф. Кугел // Кадрова служба і управління персоналом підприємства. – 2011. - № 6. [↑](#endnote-ref-10)
11. .Новий тлумачний словник української мови [Текст]; у 3-х т: 42 000 сл./ уклад.: В.В. Яременко, О.М. Сліпушко.- 2 вид.,випр. – К.: Аконіт , 2004. – (Нові словники). – Т.3. –П–Я. –2004. – 864с. [↑](#endnote-ref-11)
12. . Алексеев С. С. Право : азбука — теория — философия : опыт комплексного исследования / Алексеев С. С. — Москва : Статут, 1999. — 712 с. [↑](#endnote-ref-12)
13. Словарь иностранных слов: [сост. Л.О.Пустовит и др.] — К. : Доверие, 2000. [↑](#endnote-ref-13)
14. . Державна кадрова політика в Україні: стан, проблеми та перспективи розвитку : наук. доп. / авт. кол. : Ю. В. Ковбасюк, К. О. Ващенко, Ю. П. Сурмін та ін. ; за заг.ред. д-ра наук з держ. упр., проф. Ю. В. Ковбасюка, д-ра політ. наук, проф. К. О. Ващенка, д-ра соц. наук, проф. Ю. П. Сурміна (кер. проекту). — К. : НАДУ, 2012. — 72 с. [↑](#endnote-ref-14)
15. .Матюхіна Н.П. Управління персоналом оргаів внутрішніх справ України (Теоретичні та прикладні аспекти) / За заг. ред. д-ра юрид. наук, проф. О.М.Бандурки: Монографія. – Х.: Вид-во Ун-ту внутр. справ, 1999. – 287 с. [↑](#endnote-ref-15)
16. .Великий тлумачний словник сучасної української мови / Уклад. і голов. ред. В.Т. Бусел. – К.; Ірпінь: ВТФ “Перун”, 2004. – 1440 с. [↑](#endnote-ref-16)
17. . Ожегов С.И. Словарь русского языка: 70000 слов / Под ред. Н.Ю. Шведовой –23-е изд., испр. – М.: Рус. яз., 1990. – 917 с [↑](#endnote-ref-17)
18. . Великий універсальний словник української мови / Уклад. і голов. ред. О.Я Загоруйко. – Харків: ТОРСІНГ ПЛЮС, 2010.. – 768 с. [↑](#endnote-ref-18)
19. . Русско-английский словарь: ок. 55000 слов. / Сост. О.С. Ахманова, З.С.Выгодская, Т.П. Горбунова и др.; Под общ. рук. А.И. Смирницкого. – 13-е изд., испр. и доп., под ред. О.С. Ахмановой. – М.: Рус. яз., 1985. – 768 с. [↑](#endnote-ref-19)
20. . Мюллер В.К. Англо-русский словарь: 53000 слов. – 19-е изд. стереотип. – М.: Рус. яз., 1982. – 888 с. [↑](#endnote-ref-20)
21. . Бандурка О.М. Управління в органах внутрішніх справ України: Підручник. – Х.: Ун-т внутр. справ, 1998. – 480 с. [↑](#endnote-ref-21)
22. . Веснин В.Р. Практический менеджмент персонала: Пособие по кадровой работе. – М.: Юристъ, 2001. – 496 с. [↑](#endnote-ref-22)
23. . Управління персоналом: Навчальний посібник / О.В. Крушельницька, Д.П.Мельничук – К.: “Кондор”, 2003. – 296 с. [↑](#endnote-ref-23)
24. . Спивак В.А. Организационное поведение и управление персоналом. – СПб: Питер, 2000. – 416 с. [↑](#endnote-ref-24)
25. .Беляцкий Н.П. Управление персоналом: Учеб. пособ. / Н.П. Беляцкий, С.Е.Велесько, П. Ройш – Минск: Интерсервис, Экоперспектива, 2003. – 352 с. [↑](#endnote-ref-25)
26. .Організація управління в органах внутрішніх справ: Монографічне дослідження / Донецький інститут внутрішніх справ при Донецькому державному університеті; Ю.Л. Титаренко, В.П. Філонов, В.Д. Сущенко та ін.; За ред. Ю.Л. Титаренка. – Донецьк, 1999. – 364 с. [↑](#endnote-ref-26)
27. .Управління персоналом: Навчальний посібник / О.В. Крушельницька, Д.П.Мельничук – К.: “Кондор”, 2003. – 296 с. [↑](#endnote-ref-27)
28. .Воробьев Г. Г. Человеческие ресурсы и современная служба персонала / Г. Г. Воробьев // Социс. – 1996. – № 11. – С. 109–115 с. [↑](#endnote-ref-28)
29. .Пилипенко А.А.. Правові та організаційні засади формування і функціонуванння персоналу митних органів в Україні: дсертація на здобуття ступеня кандидата юридичних наук: 12.00.07 / А.А. Пилипенко// Дніпропетровськ. – 2007. –С.232. [↑](#endnote-ref-29)
30. . Персонал. Словарь понятий и определений / П.В. Журавлев, С.А. Карташов, Н.К. Маусов та ін. – М.: “Экзамен”, 1999. – 512 с. [↑](#endnote-ref-30)
31. .Управління персоналом: Навчальний посібник / О.В. Крушельницька, Д.П.Мельничук – К.: “Кондор”, 2003. – 296 с. [↑](#endnote-ref-31)
32. .Кадровое обеспечение полиции США: (Монография) / Т.Дж. Джурканин, А.В.Негодченко, В.А. Сергевнин; Под ред. засл. юриста Украины, проф. А.В.Негодченко. – Х.: Изд-во Нац. ун-та внутр. дел; Дніпропетровськ: Лира ЛТД, 2003. – 360 с. [↑](#endnote-ref-32)
33. . Воронько О.А. Керівні кадри: державна політика та система управління: Навч. посіб. для студ., слухачів із спец. “Держ. упр.”, “Держ. служба”. – К.: Вид-во УАДУ, 2000. – 156 с. – Бібліогр.: с. 98 – 100. [↑](#endnote-ref-33)
34. . Корнєва Т. Проблема визначення понять “посадова особа”, “службова особа” і “працівник митного органу” в митному законодавстві // Підприємництво, господарство і право. – 2002. – № 5. – С. 42-45. [↑](#endnote-ref-34)
35. . Матюхіна Н.П. Управління персоналом оргаів внутрішніх справ України (Теоретичні та прикладні аспекти) / За заг. ред. д-ра юрид. наук, проф. О.М.Бандурки: Монографія. – Х.: Вид-во Ун-ту внутр. справ, 1999. – 287 с. [↑](#endnote-ref-35)
36. . Управление персоналом: Учебник для вузов / Под ред. Т.Ю. Базарова, Б.Л.Еремина. – М.: Банки и биржи, ЮНИТИ, 1998. – 423 с. [↑](#endnote-ref-36)
37. . Васильев А.С. Административное право Украины (общая часть). Учебное пособие. – Х.: „Одиссей”, 2001. – 288 с. [↑](#endnote-ref-37)
38. . Кузнецов В.Н., Иванова М.О. Управление авіаціоннім персоналом: Учебное пособие. Часть I / СПб ГУГА. Санкт-Петербург, 2006. [↑](#endnote-ref-38)
39. . Повітряний кодекс України : Закон вiд 19.05.2011 // Відомості Верховної Ради України. — 2011. — № 48-49. — Ст. 536. [↑](#endnote-ref-39)
40. . Государственная программа авиационной безопасности гражданской авиации, утверждена Законом Украины от 20 февраля 2003 года №545-IV; Правила сертификации аэропортов, утвержденные приказом Госавиаслужбы от 13.06.2006 №407; Инструкция о порядке перевозки оружия и боеприпасов пассажирскими рейсами авиационного транспорта, утвержденная приказом Госавиаслужбы от 18.03.2005 №199 и др. /Internet. - http://www.rada.gov.ua [↑](#endnote-ref-40)
41. . Приложение 1 Конвенции о международной гражданской авиации “Стандарты и Рекомендуемая практика по выдаче свидетельств авиационному персоналу” (восьмое издание) // ИКАО, 1998. - С. 5-6. [↑](#endnote-ref-41)
42. . Воздушный кодекс Российской Федерации. Принят Государственной Думой 19 февраля 1997 года // СЗ РФ. — 1997. — №12. - Ст.1383. [↑](#endnote-ref-42)
43. . Авиационная энциклопедия / [гл. ред. Г.П. Свищев] — М.: “БРЭ”, 1994. — 414 с. [↑](#endnote-ref-43)
44. . Котов А.И., Советское воздушное право / А. И. Котов, Н. Н. Остроумов, М. М. Волков и др. [под общ. ред. Н. Н. Остроумова]. — Москва : Воздушный транспорт, 1990. — 279 с. [↑](#endnote-ref-44)
45. .Ковтюх Н.Г., Скрипник Ф. И., Рева А. Н. Организация летной работы в вопросах и ответах: учебно-методическое пособие / Н. Г. Ковтюх, Ф.И. Скрипник, А. Н. Рева. - М.: КМУГА, 1998. - 212 с. [↑](#endnote-ref-45)
46. . Хоменко В. Н. Материальная ответственность авиаработников за ущерб, причиненный авиапредприятию / В. Н. Хоменко. — К. : КИИГА, 1988. — 52 с. Предупреждение неприятных событий в полете, обусловленных деятельностью экипажа / Г. С. Карапетян, Н. Ф. Михайлик, С. П. Пичко, А. И. Прокофьев. — М. : Транспорт, 1989. — 173 с. Лебедева М. Ю. Основы правового регулирования труда работников гражданской авиации / М. Ю. Лебедева — М. : Возд. транспорт, 1990. — 169 с. [↑](#endnote-ref-46)
47. . Положення Про Громадську раду при Державній авіаційній службі», схваление рішенням Громадської ради при Державіаслужбі України. Протокол засідання №1 від 21.02.2012 //[Електронний ресурс].– Режим доступу до джерела – [http://avia.gov.ua/ documents/ gromadska-rada/pro-gromradu/](http://avia.gov.ua/%20documents/%20gromadska-rada/pro-gromradu/) [↑](#endnote-ref-47)
48. . Общая теорія классификации: теоретико-множественніе основания / В.В. Омельченко.- Ч.2. – М.,2010.- 296 с. [↑](#endnote-ref-48)
49. . Колпаков В.К. Курс адміністративного права України : [підручник] / В.К. Колпаков – К. : Юрінком Інтер, 2012. – 805 с. [↑](#endnote-ref-49)
50. . Сопілко І.М. Правові підстави для отримання органами державної влади України інформації/ І.М.Сопілко//– Часопис київського університету права. 2009 р. /(1), с.135-143 [↑](#endnote-ref-50)
51. . Колпаков В. К. Адміністративно-правовий статус уповноваженого органу в галузі авіації /В. К. Колпаков // Транспортне право в ХХІ столітті: Матеріали ІІІ Міжнародної наукової конференції 21 лютого 2013 р. – К.: НАУ,Комп’ютерпрес, 2013. – С. 157-159. [↑](#endnote-ref-51)
52. . Гусар О.А. Адміністративно-правовий статус суб’єктів у галузі повітряного транспорту/ О.А.Гусар // Економіко-правова парадигма розвитку сучасного суспільства: збірник наукових праць за підсумками II Міжнародної науково-практичної конференції викладачів, аспірантів і студентів (м. Донецьк – Лондон, 06 грудня 2013 року). – Донецьк: Донбас,2013. – С.117-120 [↑](#endnote-ref-52)
53. . Олійник О.В. Службовці цивільної авіації: адміністративно – правоа характеристика /Олійник О.В.// Наукові праці Національного авіаційного університету. «Юридичний вісник «Повітряне і космічне право»: Наукові праці – К. : НАУ, 2015. – № 2 (35) – с.52-58 [↑](#endnote-ref-53)
54. . Спицнадель В. Н. Основы системного анализа: Учеб. пос. —СПб.: Бизнес-пресса, 2000 [↑](#endnote-ref-54)
55. . Аверьянов А. Н*.* Системное познание мира: Методологические проблемы. — М.: Политиздат, 1985 [↑](#endnote-ref-55)
56. . Система // [Большой Российский энциклопедический словарь](https://ru.wikipedia.org/w/index.php?title=%D0%91%D0%BE%D0%BB%D1%8C%D1%88%D0%BE%D0%B9_%D0%A0%D0%BE%D1%81%D1%81%D0%B8%D0%B9%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D1%8D%D0%BD%D1%86%D0%B8%D0%BA%D0%BB%D0%BE%D0%BF%D0%B5%D0%B4%D0%B8%D1%87%D0%B5%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D1%81%D0%BB%D0%BE%D0%B2%D0%B0%D1%80%D1%8C&action=edit&redlink=1). — М.: [БРЭ](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%91%D0%A0%D0%AD). — 2003, с. 1437 [↑](#endnote-ref-56)
57. . Кориков А.М., Павлов С.Н. Теория систем и системный анализ: учеб. пособие. — 2. — Томск: Томс. гос. ун-т систем управления и радиоэлектроники, 2008. — 264 с. — [ISBN 978-5-86889-478-7](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%BB%D1%83%D0%B6%D0%B5%D0%B1%D0%BD%D0%B0%D1%8F:%D0%98%D1%81%D1%82%D0%BE%D1%87%D0%BD%D0%B8%D0%BA%D0%B8_%D0%BA%D0%BD%D0%B8%D0%B3/9785868894787). [↑](#endnote-ref-57)
58. . Берталанфи Л. фон. История и статус общей теории систем // Системные исследования. — М.: [Наука](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9D%D0%B0%D1%83%D0%BA%D0%B0_(%D0%B8%D0%B7%D0%B4%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%BB%D1%8C%D1%81%D1%82%D0%B2%D0%BE)), 1973. [↑](#endnote-ref-58)
59. Ханика Ф. де П. Новые идеи в управлений. - М.,1969. - С.24. [↑](#endnote-ref-59)
60. [Сагатовский В. Н.](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%B0%D0%B3%D0%B0%D1%82%D0%BE%D0%B2%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9,_%D0%92%D0%B0%D0%BB%D0%B5%D1%80%D0%B8%D0%B9_%D0%9D%D0%B8%D0%BA%D0%BE%D0%BB%D0%B0%D0%B5%D0%B2%D0%B8%D1%87) Основы систематизации всеобщих категорий. / В.Н. Сагатовский. – Томск, 1973. – 678 с (докторська дисертація) [↑](#endnote-ref-60)
61. Кондильяк Э. Т. 2 / Кондильяк Э. — М. : Мысль, 1982 — 541 с. 1 л. портр. — (Сочинения в 3-х т. [Пер. с фр.]).. — (Филос. наследие.) [↑](#endnote-ref-61)
62. Блауберг И.В. Становление и сущность системного подхода / Блауберг И.В., Юдин Э.Г. — М. : Наука, 1973. – 270 с [↑](#endnote-ref-62)
63. Дж. Ван. Прикладная общая теория систем. - М., 1995. - С.70. [↑](#endnote-ref-63)
64. Маркс К., Знгельс Ф. Соч. Т.8. - С.14. [↑](#endnote-ref-64)
65. Дюги Л. Общие преобразования гражданского права / Л. Дюги; [под ред. и с предисл.: Гойхбарг А. Г.; пер.: Сиверс М. М.]. – М.: Гос. узд-во., 1919. – 110 с. [↑](#endnote-ref-65)
66. Юридичний словник-довідник / За ред. Ю.С. Шемшученка. – К.: “Феміна”, 1996. – 649 с. [↑](#endnote-ref-66)
67. Веснин В.Р. Практический менеджмент персонала: Пособие по кадровой работе. – М.: Юристъ, 2001. – 496 с. [↑](#endnote-ref-67)
68. .Організація управління в органах внутрішніх справ: Монографічне дослідження / Донецький інститут внутрішніх справ при Донецькому державному університеті; Ю.Л. Титаренко, В.П. Філонов, В.Д. Сущенко та ін.; За ред. Ю.Л. Титаренка. – Донецьк, 1999. – 364 с. [↑](#endnote-ref-68)
69. Бахрах Д.Н. Общие вопросы службы в советских государственных и общественных организациях // Служба в государственных и общественных организациях (Межвуз. сб. науч. трудов). – Свердловск, 1988. – 136 с. [↑](#endnote-ref-69)
70. Теорія та методи роботи з персоналом в органах внутрішніх справ: Підручник. / О.М. Бандурка, В.О. Соболєв – Х.: Вид-во Ун-ту внутр. справ, 2000. – 480 с. [↑](#endnote-ref-70)
71. Про державну службу: Закон України від 17.11.2011 // Офіційний вісник України. — 2012. — № 4 — Ст. 115. [↑](#endnote-ref-71)
72. Саркисян С.А. Прогнозирование развития больших систем / Саркисян С.А., Голованов Л.В. – М.: Статистика, 1975. – 192 с. [↑](#endnote-ref-72)
73. Скрипник Ф.И. Системный подход к проблеме предотвращения авиационных происшествий в гражданской авиации: Учебное пособие / Скрипник Ф.И., Суслова Г.А. – Киев: КИИГА, 1989. – 92 с. [↑](#endnote-ref-73)
74. Мусиенко Т.В. Системный подход как теоретическая основа компаративного исследования микрополитики [Електронный ресурс] / Т.В. Мустенко, В. Н. Лукин // Теоретический журнал «Credo». — 2003. — Режим доступа: http://credonew. ru/ content/view/340/55 [↑](#endnote-ref-74)
75. [Про утворення Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами](http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/228-2012-%D0%BF) :Постанова Кабінету міністрів України від 21 березня 2012 р. № 228//Офіційний вісник України. – 02.04.2012р., № 23, стор. 13, стаття 875, [↑](#endnote-ref-75)
76. Бокарев В.А. Кибернетика й военное дело. - М.,1969. - С.73-88. [↑](#endnote-ref-76)
77. Мусиенко Т. В. Системный подход как теоретическая основа компаративного исследования микрополитики [Электронный ресурс] / Т. В. Мустенко, В. Н. Лукин // Credo: теоретический журнал. – 2003. – Режим доступа: http://credonew. ru/content /view/340/55 [↑](#endnote-ref-77)
78. Автономов А. С. Правовая онтология политики: к построению системы категорий / Автономов А. С. / Фонд развития парламентаризма в России. – М. : Инфограф, 1999. – 383 с. [↑](#endnote-ref-78)
79. Вступ до навчального курсу «Адміністративне право України» : навч.лекція /Т.О. Коломоець, В.К. Колпаков. – К.: Ін Юре, 2014. – Бібліогр.:с .210-222 [↑](#endnote-ref-79)
80. . Підтримка Інтеграції України до Транс-Європейської Траснпортної Мережі ТЄМ-Т РК 6. Аеропорти. Заключний звіт 6.1Грудень 2010 р. [↑](#endnote-ref-80)
81. . Підсумки діяльності авіаційної галузі України за 2014 р.Державної авіаційної служби України // [Електронний ресурс]. – Режим доступу до джерела. <http://www.avia>. gov.ua/uploads/ documents/9458.pdf [↑](#endnote-ref-81)
82. . Закон України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» Закон ВРУ від 20.02.03 № 545-IV Голос України від 21.03.2003 № 55 Офіційний вісник України від 04.04.2003 2003 р., № 12, стор. 13, стаття 515, код акту 24730/2003 Відомості Верховної Ради України від 25.04.2003 2003 р., № 17, стаття 140 [↑](#endnote-ref-82)
83. . Закон України Про ратифікацію протоколів, що стосуються зміни Конвенції про міжнародну цивільну авіацію Постанова ВРУ від 11 липня 2002 року № 112-IV Урядовий кур'єр офіційне видання від 31.07.2002 № 138 [↑](#endnote-ref-83)
84. . Наказ Державіаслужби від 30.12.04 № 255, зареєстрований в МЮУ 12.01.05 за № 27/10307 Офіційний вісник України від 28.01.2005 р., № 2, стор. 438, стаття 110 [↑](#endnote-ref-84)
85. .Положення про сертифікацію суб’єктів, які здійснюють підготовку персоналу з продажу авіаційних перевезень Наказ Державіаслужби від 12.01.05 № 10, зареєстрований в МЮУ 28.01.05 за № 92/10372 Офіційний вісник України від 11.02.2005 2005 р., № 4, стор. 322, стаття 258 [↑](#endnote-ref-85)
86. . Положення про акредитацію суб’єктів, які здійснюють попередню перевірку агентств з Наказ Державіаслужби від 12.01.05 № 9, зареєстрований в МЮУ 25.01.05 за Офіційний вісник України від 11.02.2005 2005 р., № 4, стор. 313, стаття 257 [↑](#endnote-ref-86)
87. . Положення про сертифікацію суб’єктів, що надають агентські послуги з продажу авіаційних перевезень (із змінами) Наказ Державіаслужби від 30.12.2004 № 255, зареєстрований в Міністерстві юстиції України 12.01.2005 за № 27/10307 Офіційний вісник України від 28.01.2005 2005 р., № 2, стор. 438, стаття 110, [↑](#endnote-ref-87)
88. . Положення про службу аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення підприємства цивільної авіації України. Наказ Міністерства інфраструктури України від 27.08.2012 № 525, зареєстрований в Міністерстві юстиції України 19.09.2012 за № 1613/21925 Офіційний вісник України від 19.10.2012 2012 р., № 77, стор. 284, стаття 3142, [↑](#endnote-ref-88)
89. . Про затвердження Положення про порядок узгодження Керівництва з експлуатації та Керівництва з виконання польотів повітряних суден експлуатанта цивільної авіації України Наказ Державіаслужби України від 10.07.2012 № 477 26 [↑](#endnote-ref-89)
90. # . [Наказ Міністерства транспорту України від 01.12.2009 №1234 "Про затвердження Положення про екзаменатора з льотної діяльності"](http://avia.gov.ua/documents/Normativno-pravova-baza/Nacionalne-zakonodavstvo/Narazi/24072.html)

    [↑](#endnote-ref-90)
91. . Правила надання експлуатантам дозволів на виліт з аеропортів України та приліт до аеропортів України (із змінами внесеними наказом Міністерства інфраструктури України від 02.09.2011 № 342/546, зареєстрований в Спільний наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації та Міністерства оборони України від 28.11.2005 № 897/703, зареєстрований в Міністерстві юстиції Офіційний вісник України від 11.01.2006 2005 р., № 52, стор. 782, стаття 3393 [↑](#endnote-ref-91)
92. . Про затвердження Правил схвалених організацій з технічного обслуговування (Part – 145) та затвердження Змін до Правил сертифікації організацій з технічного обслуговування авіаційної техніки Наказ Міністерства транспорту та зв’язку України від 20.04.2010 № 209, зареєстрований в Міністерстві юстиції України 02.08.2010 за № 591/17886 Офіційний вісник України від 16.08.2010 2010 р., № 60, стор. 89, стаття 2103 [↑](#endnote-ref-92)
93. . Правила видачі свідоцтв персоналу з технічного обслуговування повітряних суден (Part-66) Наказ Міністерства інфраструктури України від 27.07.2011 № 238, зареєстрований в Міністерстві юстиції України 18.08. 2011 за № 987/19725 Офіційний вісник України від 05.09.2011 2011 р., № 66, стор. 40, [↑](#endnote-ref-93)
94. . Правила сертифікації організацій з технічного обслуговування авіаційної техніки (із змінами) Наказ МТУ від 29.05.98 № 205, зареєстрований в МЮУ 02.09.98 за № 547/2987 Офіційний вісник України від 24.09.1998 1998 р., № 36, стор. 80 [↑](#endnote-ref-94)
95. . Правила проведення спеціального догляду повітряних суден цивільної авіації України Наказ МТУ від 04.12.1997 № 412, зареєстрований в МЮУ 22.12.1997 за № 611/2415 Офіційний вісник України 1997 р., № 52, стор. 428, код акту 4558/1997 [↑](#endnote-ref-95)
96. . Правила сертифікації навчально-тренувальних центрів з підготовки персоналу з авіаційної безпеки Наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 09.12.2005 № 936, зареєстрований в МЮУ 24.01.2006 за № 63/11937 Офіційний вісник України від 15.02.2006 2006 р., № 5, стор. 160, стаття 254, код акту 35055/2006 21. [↑](#endnote-ref-96)
97. . Правила супроводження в контрольованих зонах авіапідприємств матеріальних цінностей і пасажирів Спільний наказ Укравіатрансу та МВС від 11.06.96 № 168/397, зареєстрований в МЮУ 28.06.96 за № 334/1359 19. [↑](#endnote-ref-97)
98. . Правила сертифікації служб авіаційної безпеки в України Наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 02.06.2006 № 397, зареєстрований в МЮУ 16.06.2006 за № 716/12590 Офіційний вісник України від 05.07.2006 2006 р., № 25, стор. 308, стаття 1842, код акту 36648/2006 18. [↑](#endnote-ref-98)
99. . Правила схвалення організацій з підготовки до технічного обслуговування (Part-147) Наказ Міністерства інфраструктури України від 27.07.2011 № 237, зареєстрований в Міністерстві юстиції України 18.08. 2011 за № 986/19724 Офіційний вісник України від 05.09.2011 2011 р., № 66, стор. 25, стаття 2559, код акту 58072/2011 [↑](#endnote-ref-99)
100. . Про затвердження Правил проведення службового розслідування актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації Наказ Міністерства транспорту та зв’язку України від 02.11.2010 № 804, зареєстрований в Міністерстві юстиції України 24.01.2011 за № 106/18844 Офіційний вісник України від 11.02.2011 2011 р., № 8, стор. 84, стаття 390, код акту 54693/ [↑](#endnote-ref-100)
101. . Правила видачі свідоцтв авіаційному персоналу в Україні (із змінами) Наказ МТУ від 07.12.98 № 486, зареєстрований в МЮУ 29.12.98 за № 833/3273 Офіційний вісник України від 29.01.1999 1999 р., № 2, стор. 85 [↑](#endnote-ref-101)
102. . Про затвердження Правил сертифікації авіаційних навчальних закладів цивільної авіації з підготовки льотного складу в Україні Наказ Державіаслужби від 17.08.05 № 601, зареєстрований в МЮУ 02.09.05 за № 981/11261 Офіційний вісник України від 23.09.2005 2005 р., № 36, стор. 179, стаття 2229. [↑](#endnote-ref-102)
103. . Правила визначення робочого часу та відпочинку екіпажів повітряних суден цивільної авіації України (із змінами) Наказ МТУ від 02.04.02 № 219, зареєстрований в МЮУ 24.04.02 за № 390/6678 Офіційний вісник України від 10.05.2002., № 17, стор. 210, стаття 913, 13 [↑](#endnote-ref-103)
104. . Про затвердження Порядку проведення спеціального навчання працівників суб’єктів перевезення небезпечних вантажів Постанова Кабінету Міністрів України від 31.10.2007 № 1285 Офіційний вісник України від 12.11.2007 2007 р., № 83, стор. 44, стаття 3086, код акту 41402/2007 [↑](#endnote-ref-104)
105. . Порядок залучення представників Державної авіаційної служби України, Авіаційні правила України, Наказ МТУ від 31.07.2001 № 498, зареєстрований в МЮУ 03.10.2001 за № 860/6051 Офіційний вісник України від 02.02.2001 2001 р., № 3, стор. 371, стаття 86, [↑](#endnote-ref-105)
106. . Сертифікаційні вимоги до наземних засобів радіотехнічного забезпечення в цивільній авіації України Наказ Міністерства інфраструктури України від 25.05.2011 № 122, зареєстрований в Міністерстві юстиції України 14.06.2011 за № 702/19440 Офіційний вісник України офіційне видання від 01.07.2011 2011 р., № 47, стор. 307, стаття 1933. [↑](#endnote-ref-106)
107. . Про утворення Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами Постанова Кабінету Міністрів України від 21.03.2012 № 228 Офіційний вісник України від 02.04.2012 2012 р., № 23, стор. 13, стаття 875, код акту 60920/2012 Урядовий кур'єр від 11.04.2012 № 66 5. [↑](#endnote-ref-107)
108. Про затвердження Програми підготовки персоналу з авіаційної безпеки Наказ Міністерства транспорту та зв’язку України від 18.06.07 № 508, зареєстрований в МЮУ від 05.07.07 за № 769/14036 Офіційний вісник України від 20.07.2007 2007 р., № 50, / N 57, 2007, стор.95, (ДІ) /, стор. 204, стаття 2051, [↑](#endnote-ref-108)
109. . Положення про акредитацію суб’єктів, які здійснюють попередню перевірку агентств з Наказ Державіаслужби від 12.01.05 № 9, зареєстрований в МЮУ 25.01.05 за Офіційний вісник України від 11.02.2005 № 4, стор. 313, стаття 257 [↑](#endnote-ref-109)
110. . Про затвердження методичних рекомендацій щодо внутрішньої процедури Державіаслужби України з сертифікації та нагляду за організаціями з технічного обслуговування до Правил з підтримання льотної придатності (Part-M) Наказ Державіаслужби України від 14.09.2012 № 636. [↑](#endnote-ref-110)
111. . Наказ Міністерства інфраструктури України від 17.01.2014 № 27 Про затвердження Авіаційних правил України, Частина 21 «Сертифікація повітряних суден, пов’язаних з ними виробів, компонентів та обладнання, а також організацій розробника та виробника» АПУ 21 (Part 21)". [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.avia.gov.ua/documents/Lotna-pridatn/aviation-rules-ukraine> [↑](#endnote-ref-111)
112. . Розпорядження КМУ"Про схвалення Концепції Державної цільової програми безпеки польотів на період до 2015 року" від 5 березня 2009 р. № 273-р [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http:// <http://zakon4.rada.gov>. ua/laws /show/ [↑](#endnote-ref-112)
113. . Наказ Міністерства інфраструктури «Про затвердження Галузевої програми з безпеки польотів на 2014-2016 роки» : від 15.01.2014 р., № 18 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http:// <http://www.avia>.gov.ua/uploads [↑](#endnote-ref-113)
114. . Про застосування в цивільній авіації України Спільних Авіаційних Вимог JAR-FCL 1,2,3,4 „Видача свідоцтв льотному персоналу” Наказ Державіаслужби від 27.03.06 № 223, зареєстрований в МЮУ 12.04.06 за № 426/12300 Офіційний вісник України від 03.05.2006 2006 р., № 16, стор. 252, стаття 1219 [↑](#endnote-ref-114)
115. . Перетерский И. С. Воздушное право : изд. 2-е, испр. и доп. [Електронннй ресурс]. — Режим доступа : <http://www.aerohelp.ru/> law/info/72

     Підсумки діяльності авіаційної галузі України за 2014 р.Державної авіаційної служби України // [Електронний ресурс]. – Режим доступу до джерела. http://www.avia.gov.ua/uploads/documents/9458.pdf [↑](#endnote-ref-115)
116. . Шемшученко Ю. С. Авіація // Юридична енциклопедія. — К., 1998. — Т. 1. — С. 16. [↑](#endnote-ref-116)
117. . Дараганова Н. В. Історичні передумови формування правового статусу працівників цивільної авіації України // Підприємництво, господарство і право. — 2006.—№3. —Є. 15—19. [↑](#endnote-ref-117)
118. . Гусар О.А. Роль авіаційних правил в діяльності персоналу цивільної авіації / О.А.Гусар // Соціально-економічні і правові аспекти розвитку світової економіки: збірник матеріалів Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції викладачів, аспірантів і студентів (м. Донецьк 01 грудня 2012 року). – Донецьк: ЛАНДОН–XXI, 2012. – С. 329-332. [↑](#endnote-ref-118)
119. Ківалов С.В. Біла Л.Р. Адмістративне право України. Навчально-методичний посібник. Одеса. «Юридична література». − 2002. – С. 32. [↑](#endnote-ref-119)
120. Забарний Г.Г., Калюжний Р.А., Шкарупа В.К. Адміністративне право Украни: Навчальний посібник. – К., – 2003. – 212 с. [↑](#endnote-ref-120)
121. Бахрах Д.Н. Административное пра­во России: Учебник для вузов. – М., 2000. – С. 151 [↑](#endnote-ref-121)
122. Гусар О .А. Поняття та особливості контрольно–наглядової діяльності Державної авіаційної служби України. / О.А.Гусар // Проблеми та перспективи розвитку юридичної науки та освіти в Україні: Матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції до Дня науки 17 травня 2012 року. – Київ. Омега - Л, 2012. С. 139-142. [↑](#endnote-ref-122)
123. Забарний Г.Г., Калюжний Р.А., Шкарупа В.К. Адміністративне право Украни: Навчальний посібник. – К., – 2003. – 212 с. [↑](#endnote-ref-123)
124. Правила видачі свідоцтв авіаційному персоналу в Україні, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 07.12.98 №486 “Про затвердження Правил видачі свідоцтв авіаційному персоналу в Україні” // Офіційний Вісник України від 29.01.1999. – 1999. – №2. – С.85. [↑](#endnote-ref-124)
125. . Лащенко О.Ю. Звітність підприємств як елемент фінансової складової економічної безпеки підприємства /О.Ю. Лащенко, І.О.Селіверстова/ Проблеми підвищення ефективності інфраструктури: - 2008. – №19. - С.256-261 [↑](#endnote-ref-125)
126. Деркач А.А., Зазыки В.Г. Акмеология. /А.А. Деркач , В.Г.Зазыки. - СПб.: Питер, 2003 [↑](#endnote-ref-126)
127. Наказ Міністерства транспорту та зв’язку «Про затвердження Програми підготовки персоналу з авіаційної безпеки» України від 18.06.07 № 508, зареєстрований в МЮУ від 05.07.07 за № 769/14036 //Офіційний вісник України від 20.07.2007 2007 р., № 50, / N 57, 2007, стор.95, (ДІ) /, стор. 204, стаття 2051, код акту 40375/2007) [↑](#endnote-ref-127)
128. Савин В. С. Авиация в Украине. / В. С. Савин. — Х. : Основа, 1995. — С. 61. [↑](#endnote-ref-128)
129. Про затвердження Правил сертифікації авіаційних навчальних закладів цивільної авіації з підготовки льотного складу в Україні. Наказ Державіаслужби від 17.08.05 № 601, зареєстрований в МЮУ 02.09.05 за № 981/11261// [Електронний ресурс]. – Режим доступу до джерела. – <http://www.rada.gov.ua>. [↑](#endnote-ref-129)
130. . Жам О.Ю. Оцінка ефективності управління персоналом авіакомпаній/ О.Ю.Жам // [Електронний ресурс]. – Режим доступу до джерела. http://www. jrnl.nau.edu.ua/ index.php/PEI/article/.../3019 [↑](#endnote-ref-130)
131. Жаворонкова Г.В., Дегтяр Н.В. Проблеми управління персоналом підприємств авіаційної галузі [Текст] // Матеріали IX міжнародної науково-практичної конференції «АВІА-2009». – С. 23.22 – 23.25. ] [↑](#endnote-ref-131)
132. Конституція України: прийнята на п’ятій сесії Верховної Ради України 28 червня 1996 року // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 30. – Cт. 141 [↑](#endnote-ref-132)
133. . Матійко С. А. Напрями вдосконалення законодавчої бази у сфері резулювання розвитку транспортної системи//Економіка та держава. − № 10, 2010. − С. 133−135 [↑](#endnote-ref-133)
134. . Декрет «О воздушных передвижениях» : [от 17 января 1921 г.] / Совет народных комиссаров. — Офиц. изд. — М. : Собрание узаконений и распоряжений рабочего и крестьянского правительства : [изд. Народного Комиссариата Юстиции], 1921 [4 февраля]. — № 6. [↑](#endnote-ref-134)
135. . Воздушный кодекс СССР [от 27 апреля 1932 г.] / Центральный исполнительский комитет и Совет народных комиссаров (СНК) СССР. — Офиц. изд. — М. : Собр. законов и распоряжений СССР : [изд. Управления делами СНК СССР и СТО], 1932 [14 мая]. — № 32. — Ст. 194б. [↑](#endnote-ref-135)
136. . Руководящие приказы : издание официальное / Главное управление гражданского воздушного флота (ГВФ) при СНК СССР. — М. : Редакционно-издательский отдел Аэрофлота, 1941. — 391 с. [↑](#endnote-ref-136)
137. . Воздушный кодекс СССР : [от 1 января 1962 г.] / Верховный Совет СССР. — Офиц. изд. — М. : Ведомости Верховного Совета СССР. — 1961. — № 52. — Ст. 538. [↑](#endnote-ref-137)
138. . Воздушный кодекс СССР : [от 11 мая 1983 г.] / Верховный Совет СССР. — Офиц. изд. — М. : Ведомости Верховного Совета СССР. — 1983. — № 20. — Ст. 303. [↑](#endnote-ref-138)
139. . Повітряний кодекс України [Електронний ресурс] : [введено в дію Постановою ВРУ № 3168-XII від 4 травня 1993 р.] : [за станом на 4 лютого 2009 р.] / ВРУ. — Режим доступу до документа : [сторінка «[Законодавство України](http://zakon.rada.gov.ua)» сайту ВРУ] : <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=3167-12>. [↑](#endnote-ref-139)
140. . Про створення Державної льотної академії України [Електронний ресурс] : [Постанова Кабінету Міністрів України від 10 липня 1993 р. № 528] / ВРУ : управління комп’ютеризованих систем : том 2 : законодавча база : [за станом на 10 лютого 2003 р.]. — К. : управління комп’ютеризованих систем ВРУ, ЗАТ «Інформтехнологія», 2003. — 1 електрон. опт. диск (CD-ROM) ; 12 см. — Систем. вимоги : Pentium ; 16 Mb RAM ; CD-ROM ; Windows [↑](#endnote-ref-140)
141. . Про внесення змін та доповнень до Правил видачі свідоцтв авіаційному персоналу в Україні [Електронний ресурс] : [Наказ Міністерства транспорту України від 16 січня 2003 р. № 27] / ВРУ : управління комп’ютеризованих систем : том 2 : законодавча база : [за станом на 10 лютого 2003 р.]. — К. : управління комп’ютеризованих систем ВРУ, ЗАТ «Інформтехнологія», 2003. — 1 електрон. опт. диск (CD-ROM) ; 12 см. — Систем. вимоги : Pentium; 16 Mb RAM ; CD-ROM ; Windows 98/ NT/2000 [↑](#endnote-ref-141)
142. . Про внесення змін до Правил видачі свідоцтв авіаційному персоналу в Україні та Правил сертифікації експлуатантів [Електронний ресурс] : [Наказ Міністерства транспорту та зв’язку України від 21 червня 2007 р. № 543] / Міністерство транспорту та зв’язку України. — Режим доступу до документа : [сторінка «[Законодавство України](http://zakon.rada.gov.ua)» сайту ВРУ] : <http://www.rada.gov.ua>. [↑](#endnote-ref-142)
143. . Про затвердження Змін до Правил видачі свідоцтв авіаційному персоналу [Електронний ресурс] : [Наказ Міністерства транспорту та зв’язку України 24 вересня 2007 р. № 842] / Міністерство транспорту та зв’язку України. — Режим доступу до документа : [сторінка «[Законодавство України](http://zakon.rada.gov.ua)» сайту ВРУ] : <http://www.rada.gov.ua>. [↑](#endnote-ref-143)
144. . Яцук Н., Строев М. Вопросы тактики военного воздушного флота / Яцук Н., Строев М. // Воздушный справочник : сборник статей по вопросам авиации и воздухоплаванья. — М. : Авиаиздательство, 1925. — С. 126—129. [↑](#endnote-ref-144)
145. . Положение о порядке подтверждения трудового стажа для назначения пенсий [Електронний ресурс] : [утверждено Постановлением Госкомтруда СССР и Секретариата ВЦСПС от 12 сент. 1990 г. № 369/16-52] / ВРУ : управління комп’ютеризованих систем : том 2 : законодавча база : [за станом на 10 лютого 2003 р.]. — К. : управління комп’ютеризованих систем ВРУ, ЗАТ «Інформтехнологія», 2003. — 1 електрон. опт. диск (CD-ROM) ; 12 см. — Систем. вимоги : Pentium ; 16 Mb RAM ; CD-ROM ; Windows 98/ NT/2000/. [↑](#endnote-ref-145)
146. . Порядок обчислення строків вислуги років для призначення пенсій працівникам льотного складу [Електронний ресурс] : [затверджено Постановою Кабінету Міністрів України від 21 липня 1992 р. № 418] / ВРУ : управління комп’ютеризованих систем : том 2 : законодавча база : [за станом на 10 лютого 2003 р.]. — К. : управління комп’ютеризованих систем ВРУ, ЗАТ «Інформтехнологія», 2003. — 1 електрон. опт. диск (CD-ROM) ; 12 см. [↑](#endnote-ref-146)
147. . Свищев Г.В. Авиационная энциклопедия / Гл. ред. Г. П. Свищев. — М. : «БРЭ», 1994. — С. 414. [↑](#endnote-ref-147)
148. . Большая энциклопедия транспорта : в 8 томах : том 2 : авиационный транспорт / Гл. ред. тома А. Г. Братухин. — М. : Машиностроение, 1995. — С. 326. [↑](#endnote-ref-148)
149. . Шемшученко Ю. С. Екіпаж повітряного судна / Шемшученко Ю. С. // Юридична енциклопедія : том 2 : Д—Й / [редкол. : Ю. С. Шемшученко (голова) та ін.]. — К. : Українська енциклопедія, 1999. — Т. 2. — С. 323—324. [↑](#endnote-ref-149)
150. . Малеев Ю. Н. Экипаж воздушного судна / Ю. Н. Малеев // Международное воздушное право [отв. ред. А. П. Мовчан, О. Н. Садиков]. — М.: «Наука», 1981. — Кн. 2. — С. 28. [↑](#endnote-ref-150)
151. . Ковтюх Н. Г., Скрипник Ф. И., Рева А. Н. Организация летной работы в вопросах и ответах : учебно-методическое пособие / Н. Г. Ковтюх, Ф. И. Скрипник, А. Н. Рева. — К. : КМУГА, 1998. — 212 с. [↑](#endnote-ref-151)
152. . Дараганова Н. В. Правові ознаки поняття «екіпаж повітряного судна» / Н. В. Дараганова // Бюлетень Міністерства юстиції України. — 2006. — № 5. — С. 131—138. [↑](#endnote-ref-152)
153. . Гусар О.А. Екіпаж повітряного судна як персонал служби забезпечення польотів / О.А.Гусар // Актуальні проблеми публічного та приватного права: тези доповідей III Міжнародної науково-практичної конференції 03 жовтня 2012 року / за ред. В.М Огаренка та ін. м. Запоріжжя. – З. : КПУ, 2012 – С. 460-463. [↑](#endnote-ref-153)
154. . Правила визначення робочого часу та відпочинку екіпажів повітряних суден цивільної авіації України (із змінами) Наказ МТУ від 02.04.02 № 219, зареєстрований в МЮУ 24.04.02 за № 390/6678 Офіційний вісник України від 10.05.2002 2002 р., № 17, стор. 210, стаття 913, 13 [↑](#endnote-ref-154)
155. . Великий тлумачний словник сучасної української мови / Уклад. і голов. ред. В. Т. Бусел. — К., Ірпінь : ВТФ «Перун», 2002. — 1440 с. [↑](#endnote-ref-155)
156. . Правила видачі свідоцтв авіаційному персоналу в Україні [Електронний ресурс] : [затверджені Наказом Міністерства транспорту України від 7 грудня 1998 р. № 486] / Міністерство транспорту України. — Режим доступу до документу: [сторінка «[Законодавство України](http://zakon.rada.gov.ua)» сайту ВРУ] : http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=z0833-98. [↑](#endnote-ref-156)
157. . Правила авіаційного пошуку та рятування в Україні [Електронний ресурс] : [затверджено Наказом Міністерства України з питань надзвичайних ситуацій та у справах захисту населення від наслідків Чорнобильської катастрофи від 17 травня 2006 р. № 297] : [за станом на 30 липня 2007 р.] / Міністерство України з питань надзвичайних ситуацій та у справах захисту населення від наслідків Чорнобильської катастрофи. – Режим доступу до документу : [сторінка «[Законодавство України](http://zakon.rada.gov.ua)» сайту ВРУ] : <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=z0772-06>. [↑](#endnote-ref-157)
158. . Державний класифікатор України [Електронний ресурс] : [затверджено Наказом Державного комітету України по стандартизації, метрології і сертифікації від 27 липня 1995 р. № 257] / ВРУ : управління комп’ютеризованих систем : том 2 : законодавча база. — К. : управління комп’ютеризованих систем ВРУ, ЗАТ «Інформтехнологія», 2003. — 1 електрон. опт. диск (CD-ROM) ; 12 см. — Систем. вимоги : Pentium ; 16 Mb RAM ; CD-ROM ; Windows 98/ NT/2000/. [↑](#endnote-ref-158)
159. . Малеев Ю. Н. Экипаж воздушного судна / Ю. Н. Малеев // Международное воздушное право [отв. ред. А. П. Мовчан, О. Н. Садиков]. — М.: «Наука», 1981. — Кн. 2. — С. 28. [↑](#endnote-ref-159)
160. . Правила визначення робочого часу та відпочинку екіпажів повітряних суден цивільної авіації України (із змінами) Наказ МТУ від 02.04.02 № 219, зареєстрований в МЮУ 24.04.02 за № 390/6678 Офіційний вісник України від 10.05.2002 2002 р., № 17, стор. 210, стаття 913, 13 [↑](#endnote-ref-160)
161. Положення про Державну авіаційну службу України.[Постановв Кабінету Міністрів України від 8 жовтня 2014 р. № 520]( %20постановою%20Кабінету%20Міністрів%20України від%208%20жовтня%202014%20р.%20№%20520) — Режим доступу до документу: <http://avia.gov> .ua/documents/Pro-nas/Polozhennja-pro% [↑](#endnote-ref-161)
162. . Гусар О.А.Адміністративні послуги у сфері цивільної авіації / О.А.Гусар // Матеріали круглого столу «Проблеми правового регулювання діяльності ОВС у сфері надання адміністративних послуг» присвячено Дню науки 16 травня 2013 р. [Текст] – Луцьк: Вежа-Друк. –2013. – С.34-36. [↑](#endnote-ref-162)
163. Про затвердження Змін до Положення про державного інспектора з авіаційного нагляду у Державній авіаційній службі України [Електронний ресурс] : [затверджені Наказом Міністерства інфраструктури України від 18.12.2013 №1021]— Режим доступу до документу: [document.ua](http://document.ua/)› [↑](#endnote-ref-163)
164. . Кузьменко О.В. Чорна В. Г.Публічне адміністрування позашкільної освіти в Україні :монографія / О.В. Кузьменко, В. Г. Чорна– Х.: НікаНова, 2011 – С.233( [↑](#endnote-ref-164)
165. › Чорна В.Г. Ліцензування як адміністративно – правовий засіб регулювання у сфері позашкільної освіти України /В.Г.Чорна, А.Т.Юсіфлі //Вісник Запорізького національного університету № 2, – 2014р. – с.115-120. [↑](#endnote-ref-165)
166. [Марков Ю.Г.](http://liber.onu.edu.ua/opacunicode/index.php?url=/auteurs/view/36691/source:default)Функциональный подход в современном научном познании / Ю. Г. Марков; отв. ред.: [А. Н. Кочергин](http://liber.onu.edu.ua/opacunicode/index.php?url=/auteurs/view/32984/source:default), [М. В. Глазырин](http://liber.onu.edu.ua/opacunicode/index.php?url=/auteurs/view/302477/source:default) ; [АН СССР, Сибирское отделение, Ин-т истории, филологии и философии](http://liber.onu.edu.ua/opacunicode/index.php?url=/auteurs/view/187195/source:default) . – Новосибирск : Наука, 1982 . – 255 с. - Библиогр.: с.244-253 и в подстроч. примеч. [↑](#endnote-ref-166)
167. Философский словарь. / Под. ред. И.Т. Фролова.- М.: Республика, 1986. -  592c. [↑](#endnote-ref-167)
168. Тугаринов В.П. Философия сознания: [Монография] / В.П. Тугаринов. - М., 1971.- 191 с. [↑](#endnote-ref-168)
169. Казмірук О.В.Адміністративно – правовий статус податкової міліції України: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук: спец. 12.00.07/О.В.Казмірук/Національний авіаційний університет. – К., 2013. – 20 с. [↑](#endnote-ref-169)
170. Колпаков В. К., Кузьменко О. В. Адміністративне право України: підруч. / В. К. Колпаков, О. В. Кузьменко. – К.: Юрінком Інтер, 2003.– 544 с. [↑](#endnote-ref-170)
171. Волянський М. Ю. Щодо загального поняття органу держави (державного органу) / М. Ю. Волянський // Університетські наукові записки. – 2006. – № 1(17). – С. 32–36. [↑](#endnote-ref-171)
172. Про серйозні недоліки в роботі та невідкладні заходи щодо поліпшення діяльності цивільної авіації: Постанова Кабінету Міністрів України від 28 грудня 1996 року № 1587 // Єдиний державний реєстр нормативно-правових актів № 19/1997. [↑](#endnote-ref-172)
173. Новий тлумачний словник української мови. – Т. 3. – К. : Акапіт, 1999. – 380 с. [↑](#endnote-ref-173)
174. Даль В. Толковый словарь живого великорусского языка / Даль В. Т. 1–4. – М., 1994. – 740 с. [↑](#endnote-ref-174)
175. Ожегов С. И. Словарь русского языка /С. И. Ожегов ; под ред. чл.-кор. АН СССР Н. Ю. Шведовой. – 18-е изд., стереотип. – М. : Рус. яз., 1987. – 797 с. [↑](#endnote-ref-175)
176. Юридична енциклопедія. – К. : Українська енциклопедія імені М. П. Бажана, 1998. – Т. 1. – 800 с. [↑](#endnote-ref-176)
177. ДСТУ 2156-93. Безпечність промислових підприємств. Терміни та визначення основних понять. – К. : Держстандарт України, 1993. – 32 с. [↑](#endnote-ref-177)
178. Туманов Г. А. Общественная безопасность и ее обеспечение в екстремальных условиях /Туманов Г. А., Фризко В. И. // Советское государство и право. – 1989. – № 8. – С. 21–25. [↑](#endnote-ref-178)
179. Ожегов С. И. Словарь русского языка /С. И. Ожегов ; под ред. чл.-кор. АН СССР Н. Ю. Шведовой. – 18-е изд., стереотип. – М. : Рус. яз., 1987. – 797 с. [↑](#endnote-ref-179)
180. Новий тлумачний словник української мови. – Т. 3. – К. : Акапіт, 1999. – 380 с. [↑](#endnote-ref-180)
181. [Белов П. Г. Методологические основы обеспечения транспортной безопасности / Белов П. Г. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://transafety.ru..](file:///D:\Documents%20and%20Settings\olya\Мои%20документы\Белов%20П.%20Г.%20Методологические%20основы%20обеспечения%20транспортной%20безопасности%20\%20Белов%20П.%20Г.%20%5bЕлектронний%20ресурс%5d.%20–%20Режим%20доступу:%20http:\transafety.ru) [↑](#endnote-ref-181)
182. Бесчастний В. М. Державна політика транспортної безпеки України: актуальні питання реалізації / В. М. Бесчастний, А. О. Собакарь // Віче. − 2010. − № 4. − С. 2–5 [↑](#endnote-ref-182)
183. Закон України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» : від20.02.2003 р. // ВВР України. – 2003. – № 17. – Ст. 140. [↑](#endnote-ref-183)
184. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Тимчасових правил контолю з метою забезпечення безпеки цивільної авіації» : від 02.08.1995 р., № 592 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=592-95-%EF. [↑](#endnote-ref-184)
185. Наказ Міністерства транспорту та зв’язку України «Про затвердження Положення про державного інспектора з авіаційного нагляду у Державній авіаційній адміністрації» : від 09.02.2010 р., № 68 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=z0307-10. [↑](#endnote-ref-185)
186. Постанова Кабінету Міністрів Україн«Про затвердження Концепції розвитку цивільної авіації України» : від 28.12.1996 р., № 1587 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon.rada.gov.ua/cgibin/laws/main.cgi?nreg=1587-96-%EF. [↑](#endnote-ref-186)
187. . Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Концепції Державної цільової програми безпеки польотів на період до 2015 року» : від 05.03.2009 р., № 273-р [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/> main.cgi?nreg=273-2009-%F0. [↑](#endnote-ref-187)
188. Наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації «Про затвердження Положення про систему управління безпекою польотів на авіаційному транспорті» : від 25.11.2005 р., № 895 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://search.ligazakon.ual\_doc2.nsf/link1/RE11783.html. [↑](#endnote-ref-188)
189. Дараганова Н. В. Адміністративно-правовий статус екіпажу повітряного судна України: дис. … кандидата юрид. наук :12.00.07 / Дараганова Н. В. ; ДВНЗ «Київський національний економічний університет ім. Вадима Гетьмана». – К., 2009. – 237 с. [↑](#endnote-ref-189)
190. Крохин З.Т., Скрипкин Ф.И., ШестаковВ.З. Инженерно-организационные основы обеспечения безопасности полетов в гражданской авиации / [З. Т. Крохин, Ф. И. Скрипкин, В. З. Шестаков и др.]. – М. : Транспорт,1987. – 175 с. [↑](#endnote-ref-190)
191. Советская военная энциклопедия: в 8 т. – М., 1976. – Т. 1. – 640 [↑](#endnote-ref-191)
192. Бичков А.С. Поняття «безпека польотів» / А. Бичков// Підприємництво. Господарство. Право. – 2008. – № 4. – С. 83–85. [↑](#endnote-ref-192)
193. Бичков А. С. Проблемні питання визначення безпеки польотів / А. С. Бичков //Вісник Кримськ. юрид. ін-ту. – 2008. – Вип. 2. –С. 222–225. 23с . [↑](#endnote-ref-193)
194. Лихова С.Я., Рощина І.О. Соціально небезпечні наслідки порушення правил безпеки руху та експлуатації повітряного транспорту (ст.276 КК України) /С.Я. Лихова, І.О. Рощина // Наукові праці Національного авіаційного університету. Серія: Юридичний вісник «Повітряне і космічне право»: Зб. наук. пр. – К. : НАУ, 2012. – № 3(24) – 170 с. [↑](#endnote-ref-194)
195. Васильев А. С. Подготовка и принятие управленческих решений: организационно правовые проблемы. – Одесса : АО Бахва, 1997. – 160 с . [↑](#endnote-ref-195)
196. Гусар О .А. Правове регулювання в сфері забезпечення безпеки польотів на повітряному транспорті / О.А.Гусар //Організаційно правові засади боротьби з правопорушеннями на транспорті: міжнародна науково-практична конференція, 15 грудня 2010 р.: тези доп. – Одеса, 2010.– тези доп. – С. 47– 48. [↑](#endnote-ref-196)
197. Наказ Міністерства транспорту та зв’язку України « Про затвердження Правил інформаційного забезпечення системи управління безпекою польотів повітряних суден цивільної авіації України ї» : від 19.03.2009 р., № 295 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=z0307-10. [↑](#endnote-ref-197)
198. Декларація про державний суверенітет від 16 липня 1990// Відомості Верховної Ради УРСР. – 1990.-№31. – ст. 429. [↑](#endnote-ref-198)
199. Конституція України: прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України 28 червня 1996 року // Відомості Верховної Ради України. - 1996. - № 30. -Ст. 141. [↑](#endnote-ref-199)
200. Про серйозні недоліки в роботі та невідкладні заходи щодо поліпшення діяльності цивільної авіації: Постанова Кабінету Міністрів України від 28 грудня 1996 року № 1587 // Єдиний державний реєстр нормативно-правових актів № 19/1997. [↑](#endnote-ref-200)
201. Материалы 2-го совещания Комитета по охране окружающей среды ІСАО. - Монреаль, 1991. - 98 с. [↑](#endnote-ref-201)
202. Безпека авіації / В.П. Бабак, В.П. Харченко, В.О. Максимов та ін.; За ред.В.П. Бабака. - К.: Техніка, 2004. - 584 [↑](#endnote-ref-202)
203. Про забезпечення санітарного та епідемічного благополуччя населення: закон України від 24 лютого 1994 р. №4004-ХІІ// Відомості Верховної Ради України. – 1994. – №27. – ст. 54. [↑](#endnote-ref-203)
204. Кодекс УРСР про адміністративні правопорушення від 7 грудня 1984 р. № 8073-Х // Відомості Верховної Ради УРСР. - 1984. - Додаток до № 52. -Ст. 1122. [↑](#endnote-ref-204)
205. Безпека авіації / В.П. Бабак, В.П. Харченко, В.О. Максимов та ін.; За ред.В.П. Бабака. - К.: Техніка, 2004. - 584 с. [↑](#endnote-ref-205)
206. Олійник О.В. Стан забезпечення інформаційної безпеки в Україні /О.В. Олійник // Наукові праці Національного авіаційного університету. «Юридичний вісник «Повітряне і космічне право»: Наукові праці – К. :НАУ, 2014. – № 2 (31) – 170 с.59-66 [↑](#endnote-ref-206)
207. Сопілко І.М. Інформаційні загрози та безпека сучасного інформаційного суспільства/І.М. Сопілко //Наукові праці Національного авіаційного університету. Серія: Юридичний вісник «Повітряне і космічне право»: Зб. наук. пр. – К. :НАУ, 2015. – № 1 (34) – с.75-81 [↑](#endnote-ref-207)
208. Куренда Л. Д. Окремі аспекти забезпечення інформаційної безпеки Європейського Союзу / Л. Д. Куренда // Правова інформатика. –2011. – № 3–4(31–32). – С. 36 [↑](#endnote-ref-208)
209. Достижения в сфере информатизации и телекоммуникаций в контексте международной безопасности : Резолюция 60/45, принятая Генеральной Асамблеей Организации Объединенных Наций от 8 декабря 2005 г. № 60/45 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show. [↑](#endnote-ref-209)
210. ЗолотарО.О. Інформаційна складова правової культури як чинник безпеки авіації //Юридичний вісник–2009. – 4(13). – С.42-44.[Электронный ресурс]. – Режим доступа : http:/ http://law.nau.edu.ua. [↑](#endnote-ref-210)
211. Костенко О.К.Економічний механізм ресурсозбереження авіаційних підприємств: дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: спец 08.00.04 «Економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності)» / О.К. Костенко. – 2015. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http:/ [http://er.nau.edu.ua/bitstream/NAU/](http://er.nau.edu.ua/bitstream/NAU/13928/1/ДисертаціяКостенко) [↑](#endnote-ref-211)
212. Транспорт і зв´язок України - 2012. -[Статистичний збірник] / За ред. Власенко Н.С. - К, 2012. - 290 с [↑](#endnote-ref-212)
213. Цивільний кодекс України: Кодекс України, Закон, Кодекс вiд 16.01.2003 № 435-IV // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 2003. – № 40-44 – ст. 356. [↑](#endnote-ref-213)
214. Гусар О.А.Організація підготовки авіаційного персоналу з технічного обслуговування повітряних суден / О.А.Гусар // Материалы IX международной научно-практическй конференции «Научный прогрес на рубеже тысячелетий -2013» 27.05.2013 -05.06.2013. Прага. –2013. – С.32-35. [↑](#endnote-ref-214)
215. Чинючин Ю.М., Полякова И.Ф.Основы технической эксплуатации и ремонта авиационной техники: Учебное пособие. Часть I.-М.: МГТУ ГА, 2004 [↑](#endnote-ref-215)
216. Постанова КМУ« Про затвердженняПоложення про використання повітряного простору України« від29.03.2002 №401 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http:// www.avia.gov.ua/uploads/documents/8801.pdf [↑](#endnote-ref-216)
217. Харченко В.П., Аргунов Г.Ф., Луппо О.Є.Обслуговування повітряного руху на цивільних аеродромах Україн: навч. посіб./ В.П. Харченко, Г.Ф. Аргунов, О. Є. Луппо. – К.: Вид-во нац. авіац. ун-ту «НАУ-друк», 2013. – 250 с. [↑](#endnote-ref-217)
218. Гусар О.А. Правова організація професійної підготовки авіаційного персоналу в Україні ( на прикладі Украероруху) / О.А.Гусар // АЕРО-2013. Повітряне і космічне право:[Матеріалі Всеукраїнської конференції молодих учених і студентів, Київ, Національний авіаційний університет, 22 листопада 2013 р.] . – К. : Комп’ютерпрес, 2013. – С.175-178 [↑](#endnote-ref-218)
219. Методичниі рекомендації щодо організації та проведення відбору кандидатів для проходження початкової підготовки диспетчерів управління повітряним рухом України14.06.2015. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http:// http://www.avia.gov.ua/uploads/documents/9300.pdf [↑](#endnote-ref-219)