

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
ЛЬВІВНА АКАДЕМІЯ  
НАЦІОНАЛЬНОГО АВІАЦІЙНОГО УНІВЕРСИТЕТУ

**МАТЕРІАЛИ  
ІХ Міжнародної  
науково-практичної  
конференції**

*«Управління високошвидкісними рухомими  
об'єктами та професійна підготовка операторів  
складних систем»*

Матеріали ІХ Міжнародної науково-практичної конференції «Управління високошвидкісними рухомими об'єктами та професійна підготовка операторів складних систем» 18 листопада 2020 року, Кропивницький. – Вид-во ЛА НАУ, 2020, – 360 с.

#### **Організаційний комітет:**

##### **Голова:**

**Неділько С.** – начальник Льотної академії НАУ

##### **Заступники голови:**

**Сорока М.** – в.о. заступника начальника академії з навчальної, науково-методичної та виховної роботи Льотної академії НАУ;

**Неділько В.** – директор Науково-виробничого інституту аеронавігації Льотної академії НАУ

Відповідальний секретар – **Козловська О.**

##### **Члени оргкомітету:**

**Аманжолова Б.** – професор кафедри кримінального права, процесу та криміналістики Карагандинського державного університету ім. академіка Е.А. Букетова (Республіка Казахстан);

**Баранов Г.** – професор кафедри інформаційних систем і технологій Національного транспортного університету (м.Київ);

**Гаєвська К.** – директор Інституту міжнародного співробітництва Польської вищої школи в Варшаві (Республіка Польща);

**Дем'янчук В.** – начальник науково-дослідного центру НСЦ Украерорух (м.Київ);

**Дмитрієв О.** – в.о. декана факультету льотної експлуатації та обслуговування повітряного руху ЛА НАУ;

**Жукова А.** – проректор з наукової роботи Закладу освіти «Білоруська державна академія авіації», (м. Мінськ);

**Калкаманов С.** – професор кафедри електричного транспорту Харківського національного університету міського господарства ім. О.М.Бекетова;

**Коломоєць О.** – провідний фахівець з організації наукової роботи відділу забезпечення Кіровоградського науково-дослідного експертно-криміналістичного центру МВС України;

**Кіліан М.** – завідувач кафедри розвитку та будівництва Університету прикладних наук Вайєнштефан-Трієздорф (Німеччина);

**Ковальова О.** – помічник начальника академії з громадських зв'язків ЛА НАУ;

**Кучинська Є.** – директор Інституту досліджень і розвитку, доктор наук у сфері безпеки вищої школи поліції в Щитно (Республіка Польща);

**Маліновська І.** – доцент факультету права та внутрішньої безпеки Вищої школи економіки, права та медичних наук у м. Кельце ім.проф. Є. Ліпінського (Республіка Польща);

**Мірзаєв Б.** – начальник головного центру єдиної системи ОПР Азербайджану;

**Павленко М.** – зав. кафедри Харківського університету Повітряних сил ім.І.Кожедуба;

**Письменна М.** – декан факультету менеджменту ЛА НАУ;

**Рибіцька А.** – доктор наук у сфері безпеки Університету ім.Павла Влодковича в Плоцьку (Республіка Польща);

**Сидоров М.** – помічник начальника ЛА НАУ із ЗП та ІР;

**Сіроштан С.** – начальник редакційно-видавничого відділу ЛА НАУ;

**Тимочко О.** – професор кафедри Харківського університету Повітряних сил ім.І.Кожедуба;

**Українцева Т.** – в.о. директора науково-технічної бібліотеки ЛА НАУ;

**Українець Є.** – професор кафедри конструкції та міцності ЛА та двигунів Харківського університету Повітряних сил ім. І.Кожедуба.

За достовірність та науковий зміст викладеного матеріалу відповідають автори.

<i>Н.О. Черногор</i> <b>Використання малої авіації для розвитку туристично-екскурсійних послуг в регіонах України .....</b>	<b>330</b>
--	------------

## **Секція 9**

### **Право та правове забезпечення авіаційної діяльності**

<i>Л.С. Єрмоленко-Князева</i> <b>Особливість державного управління цивільною авіацією .....</b>	<b>332</b>
<i>Л.С. Єрмоленко-Князева</i> <b>Стратегія авіаційного транспорту України.....</b>	<b>334</b>
<i>С.М. Зеленський</i> <b>Підтримання громадської безпеки засобами авіації .....</b>	<b>336</b>
<i>Н.В. Максименко</i> <b>Трудові відносини та COVID-19: організація роботи під час карантину .....</b>	<b>338</b>
<i>С.І. Москаленко</i> <b>Правове регулювання чартерних перевезень за законодавством України .....</b>	<b>340</b>
<i>Б.Р. Стецюк</i> <b>Конституційно-правові засади забезпечення інноваційного розвитку цивільної авіації.....</b>	<b>342</b>
<i>О.А. Троянський</i> <b>Адміністративно-запобіжні заходи як засоби забезпечення безпеки особи в галузі цивільної авіації .....</b>	<b>344</b>
<i>С.О. Ворона, С.М. Зеленський</i> <b>Особливості виконання початкових слідчих дій при розслідуванні авіаційних катастроф .....</b>	<b>346</b>

## СЕКЦІЯ 9

### Право та правове забезпечення авіаційної діяльності

---

УДК 342

*Л.С. Єрмоленко-Князева, к.ю.н.  
Льотна академія  
Національного авіаційного університету*

#### **Особливість державного управління цивільною авіацією**

Транспорт є один з найважливіших видів діяльності людини у сучасному світі. Він забезпечує функціонування світового господарства і потреби людей в усіх видах перевезень. Транспорт є основою міжнародного географічного поділу праці. Усі транспортні шляхи світу утворюють світову транспортну систему. Різні види транспорту використовують їх залежно від конкретних умов.

Самим наймолодшим є авіаційний транспорт. Він за темпами розвитку випереджає всі інші види транспорту. Через високу собівартість перевезень повітряний транспорт використовуються для транспортування вантажів, що швидко псуються: тропічних фруктів, екзотичних квітів, а також пошти й коштовностей. Роль повітряного транспорту в перевезеннях людей зростає. За цим показником він поступається лише автомобільному та залізничному, а в міжконтинентальних перевезеннях є навіть першим.

Повітряний транспорт України є складовою системи транспорту України. Основні засади функціонування повітряного транспорту закладено в Законі України «Про транспорт» та в спеціальному кодифікованому нормативному акті – Повітряному кодексі України.

Авіаційний транспорт – це усі види підприємств, організацій та установ, діяльність яких спрямована на створення умов та використання повітряного простору людиною за допомогою повітряних суден. Сукупність правових норм, що регулюють відносини між цими підприємствами та споживачами транспортних послуг в сфері авіації, утворює Повітряне право України.

Особливістю державного управління цивільною авіацією є те, що воно здійснюється не через Міністерство транспорту та зв'язку України, а через Державну службу України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації (Державіаслужбу), яка створена у 2004 році замість ліквідованого Державного департаменту авіаційного транспорту.

Державіаслужба є спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України. Вона виконує функції головного (провідного) органа у системі центральних органів виконавчої влади і забезпечує реалізацію державної політики в галузі цивільної авіації та у сфері використання повітряного простору України.

Взаємодія органів виконавчої влади України щодо нагляду за безпекою польотів повітряних суден здійснюється в порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України.

Державне управління в сфері авіаційного транспорту зазнає значного впливу так званого «іноземного елемента» – міжнародних організацій та відповідних міжнародних угод. З метою реалізації Угоди про цивільну авіацію і про використання повітряного простору, а також здійснення роботи Ради з авіації та використання повітряного простору створено постійно діючий виконавчий орган – Міждержавний Авіаційний Комітет (МАК), утворений незалежними державами (державами-учасницями). МАК взаємодіє з Державним департаментом авіаційного транспорту Міністерства транспорту України в галузі нормування льотної придатності і процедур сертифікації авіаційної техніки відповідно до делегованих МАК функцій та міждержавних угод між ними. У структурі МАК створено Авіаційний реєстр МАК (Авіареєстр) – орган МАК, що здійснює діяльність у галузі льотної

придатності і процедур сертифікації повітряних суден, їхніх компонентів, виробництва авіаційної техніки, придатності міжнародних і категорійних аеродромів і їхнього устаткування до експлуатації, охорони навколишнього середовища від впливу авіації.

Особливе місце у правовому регулюванні у сфері авіатранспорту займають авіаційні правила, які визначають порядок діяльності авіації України з метою забезпечення безпеки польотів і екологічної безпеки.

Основними елементами інфраструктури (матеріальною складовою) повітряного транспорту є повітряні судна, аеродроми і аеропорти.

Авіаційне транспортування здійснюється спеціальним транспортним засобом – повітряним судном. Повітряне судно – це літальний апарат, що тримається в атмосфері за рахунок його взаємодії з повітрям, відмінної від взаємодії з повітрям, відбитим від земної поверхні, і здатний маневрувати в тривимірному просторі (ст. 15 Повітряного кодексу України).

Повітряні судна поділяються на державні, цивільні і експериментальні.

Повітряне судно є державним, якщо воно використовується на військовій, митній, прикордонній та міліцейській службах і внесене до реєстру державних повітряних суден.

Повітряне судно є цивільним, якщо воно внесене до державного реєстру цивільних повітряних суден.

Повітряне судно є експериментальним, якщо воно призначене для проведення випробувань, дослідно-конструкторських і науково-дослідних робіт. Експериментальне повітряне судно до реєстрів не заноситься.

Встановлено порядок допуску до експлуатації («Положення про порядок видачі дозволів, що регулюють доступ експлуатантів до ринку авіаційних перевезень та робіт», Наказ Мінтрансу № 487 від 07.10.1999 року) за яким Цивільне повітряне судно, яке має сертифікат типу, допускається до експлуатації, якщо воно зареєстроване у державному реєстрі цивільних повітряних суден України і має посвідчення про придатність до польотів, видане державним органом з питань сертифікації і реєстрації повітряних суден України або іншої держави, і якщо вимоги, на підставі яких було видано це посвідчення, відповідають вимогам, встановленим в Україні.

Експериментальне повітряне судно може бути допущене до експлуатації для задоволення потреб народного господарства України за наявності: висновків розробника судна і експертів, призначених державним органом з питань сертифікації і реєстрації, про можливість безпечної експлуатації його при виконанні польотів; рішення Уряду України про використання експериментального судна у цивільній авіації України; посвідчення про придатність до польотів, виданого державним органом з питань сертифікації і реєстрації.

Цивільне повітряне судно, що імпортується в Україну, може бути допущене до експлуатації, якщо буде встановлено, що воно відповідає національним вимогам держави-виробника та додатковим технічним умовам України в частині льотної придатності і тим самим забезпечує відповідність типу повітряного судна, що імпортується в Україну, діючим в Україні нормам льотної придатності.

Повітряне судно військової авіації також повинне бути перевірене на відповідність його вимогам безпеки польотів. Рівень льотної придатності повітряного судна військової авіації повинен бути не нижчим за рівень льотної придатності, встановлений державою для цього класу повітряних суден.

Підтримання кожного повітряного судна в процесі експлуатації у стані, що відповідає вимогам норм льотної придатності, іншим вимогам, що поширюються на це повітряне судно, і вимогам безпеки польотів покладається на експлуатанта повітряного судна. Експлуатант – особа, яка здійснює безпосереднє використання повітряного судна для авіаційних перевезок.

Державний орган з питань сертифікації і реєстрації може заборонити експлуатацію повітряного судна у випадках порушення правил допуску, сертифікації та експлуатації повітряного судна.