

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

Льотна академія Національного авіаційного університету
Авіаційний університет Грузії (м. Тбілісі, Грузія)
Вища школа управління охороною праці м. Катовіце, Польща
Ескішехірський технічний університет м. Ескішехір, Туреччина
Жилінський університет, Словацька Республіка
Льотна школа «BLUE SKY AVIATION», м. Прага, Чехія
Сучавський університет імені Штефана чел Маре, Румунія

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

**XI Міжнародна
науково-практична конференція**

ЗБІРНИК ТЕЗ

7 грудня 2022 р.

*Збірник тез наукових доповідей затверджено
Вченою радою Льотної академії Національного авіаційного університету
(протокол р.)*

Матеріали XI Міжнародної науково-практичної конференції «Управління високошвидкісними рухомими об'єктами та професійна підготовка операторів складних систем» 07 грудня 2022 р. Кропивницький: ЛА НАУ, 2023. 390 с.

У збірнику подано тези доповідей за матеріалами XI Міжнародної науково-практичної конференції «Управління високошвидкісними рухомими об'єктами та професійна підготовка операторів складних систем».

Метою конференції є обмін науково-технічною інформацією, визначення перспективних шляхів розробки та розвитку нової техніки та технології, виявлення актуальних проблем, нових можливостей в галузі авіаційного транспорту та професійної підготовки.

Збірник тез буде корисним студентам, курсантам, магістрантам, аспірантам, докторантам та всім зацікавленим особам.

Тези публікуються у авторській редакції. Автори несуть відповідальність за достовірність інформації, точність фактів, цитат, інших відомостей.

При використанні матеріалів, опублікованих у збірнику тез конференції, збереження авторських прав обов'язкове.

ОРГАНІЗАЦІЙНИЙ КОМІТЕТ:

Голова:

Сорока М. Ю. – кандидат тех. наук, доцент, заступник начальника академії з навчальної, науково-методичної та виховної роботи Льотної академії НАУ

Заступник голови:

Дмитрієв О. М. – доктор тех. наук, професор, декан факультету льотної експлуатації.

Кравцов В. О. – кандидат пед. наук, доцент, в.о. начальника відділу наукового розвитку.

Письменна М. С. – доктор екон. наук, професор, декан факультету авіаційного менеджменту

Члени оргкомітету:

Зеленська Л. М. – кандидат пед. наук, доцент, завідувач кафедри професійної та авіаційної мовної підготовки.

Євгенідзе Георгій – декан факультету бізнес адміністрування Авіаційного університету Грузії (м. Тбілісі, Грузія)

Колесник А. В. – кандидат техн. наук, ст. викладач кафедри аеронавігації, метеорології та організації повітряного руху.

Кушнерова Н. І. – кандидат тех. наук, доцент, завідувач кафедри аеронавігації, метеорології та організації повітряного руху.

Лещенко Г. А. – доктор пед. наук, професор, завідувач кафедри аварійно-рятувальної, професійно-прикладної фізичної підготовки та туризму.

Барчакова Марцела – PhD, фахівець Відділу міжнародних відносин Жилінського університету в Жиліні (Словакія).

Москаленко С. І. – доктор юр. наук, доцент, завідувач кафедри права та соціально-гуманітарних дисциплін.

Пурічі Стефан – професор, проректор Сучавського університету імені Штефана чел Маре з міжнародних відносин та європейського розвитку (Румунія).

Радул С. Г. – кандидат пед. наук, доцент, доцент кафедри професійної та авіаційної мовної підготовки.

Сікірда Ю. В. – кандидат тех. наук, завідувач кафедри конструкції повітряних суден, авіадвигунів та підтримання льотної придатності.

Смутчак З. В. – доктор екон. наук, професор, завідувач кафедри менеджменту авіаційної діяльності.

Суркова К. В. – кандидат пед. наук, доцент, завідувач кафедри фізико-математичних дисциплін та застосування інформаційних технологій в авіаційних системах.

Тимочко О. І. – доктор тех. наук, професор, завідувач кафедри льотної експлуатації та безпеки польотів.

РЕП'ЯХ Ю. Ю.

Аналіз методів визначення

місцезнаходження повітряного судна, що терпить чи потерпіло лихо 310

**СЕКЦІЯ 7. ПРАВОВІ АСПЕКТИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ АВІАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ.
СОЦІАЛЬНО-ГУМАНІТАРНІ ТА ПЕДАГОГІЧНІ АСПЕКТИ ПРОФЕСІЙНОЇ
ПІДГОТОВКИ ФАХІВЦІВ – ОПЕРАТОРІВ СКЛАДНИХ СИСТЕМ**

АКСЬОНОВА В. І.

Культура мислення фахівців цивільної авіації України

як креативне засвоєння вищих досягнень філософської культури 313

АНТОНОВА О. Р.

Історико-правові та глобально-управлінські аспекти розвитку

спільної транспортної політики ЄС у повітряному просторі 316

МОСКАЛЕНКО О. І., ДВОРСЬКА А. О.

Роль професійної комунікативної компетентності в авіаційних закладах освіти 318

БАРАНОВ В. В., БАЛАЦЬКА Є. С.

Шляхи відновлення цивільної авіації в Україні у воєнний та поствоєнний періоди 320

БРОДОВА О. В., ДЗЮНЬ А. М.

Методичне забезпечення навчання пілотів в області людського чинника 323

БРОДОВА О. В., ХИТРИЧ А. А.

Формування екіпажів повітряного судна

на базі соціонічного підходу з метою підвищення безпеки польотів 325

ДРАНКО А. А., САМОЛЕВИЧ О. А.

Вплив етичного лідерства на безпеку польотів в авіакомпанії 327

ЗАДКОВА О. В., ЗАКРАСНЯНИЙ І. Е.

Оцінювання курсантів-пілотів в процесі квазіпрофесійної діяльності 329

ЗАДКОВА О. В., КУШНІРУК Д. А.

Організація смостійної підготовки

курсантів-пілотів в умовах дистанційного навчання 331

ЗАХАРОВА О. В., ТИХОНЕНКО О. В.

Сучасне уявлення про професійно-прикладну фізичну підготовку 333

ЄРМОЛЕНКО-КНЯЗЄВА Л. С., СКЛЯР Д. В.

Сутність та значення механізму

адміністративно-правового регулювання в галузі цивільної авіації 336

ЄРМОЛЕНКО-КНЯЗЄВА Л. С., СОЛДАТЕНКО А. О.

Особливості механізму

цивільно-правового регулювання у сфері цивільної авіації 339

СУТНІСТЬ ТА ЗНАЧЕННЯ МЕХАНІЗМУ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ В ГАЛУЗІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

Вступ. У зв'язку з розвитком та еволюцією авіаційної сфери, що забезпечується рівнем науково-технічного прогресу транспортної системи повітряних суден, у вказаній галузі склалися відносини, пов'язанні з використанням повітряного простору задля здійснення комерційних перевезень пасажирів, багажу, вантажу, пошти фізичними та юридичними особами; обслуговуванням повітряного руху; розробкою, виготовленням, експлуатацією та ремонтом авіаційної техніки; здійсненням авіаційної господарської діяльності і т. д. Формування, здійснення та розширення таких відносин стало розглядатися об'єктом правового регулювання норм адміністративного, цивільного, господарського, кримінального галузей права. Превалюючий та визначальний вплив на зазначені групи відносин справляють норми адміністративного законодавства, що реалізуються шляхом задіяння механізму адміністративно-правового регулювання, адже значення цієї галузь законодавства розкривається через її організаторського-управлінські та системно-впорядковані функції.

Мета роботи. Основною метою даної роботи є дослідження та визначення складових механізму адміністративного регулювання авіаційної галузі, а також його нормативного призначення вцілому.

Результати та обговорення. Висвітленню та розкриттю проблематики цього питання присвячені роботи таких представників юридичної науки, як: В. К. Колпаков, П. М. Рабінович, О. Ф. Скакун, С. Т. Гончарук, Н. Д. Кирилюк, А. В. Сечко та інші вчені-дослідники теорії держави і права та адміністративного права.

Як вже було зазначено, механізм адміністративно-правового регулювання призначений для практичної реалізації та застосування норм адміністративного права в конкретній сфері суспільних відносин. Отже, призначення механізму адміністративно-правового регулювання в галузі цивільної авіації буде розкриватися у положеннях норм авіаційного законодавства України. До нормативно-правових та законодавчих актів, що містять такі норми слід відносити: Повітряний Кодекс України (далі – ПКУ) – основний кодифікований акт авіаційного законодавства; ЗУ «Про транспорт»; Положення «Про використання повітряного простору України»; акти органів виконавчої влади (інструкції. Положення, авіаційні правила), що реалізують свою політику адміністративно-правового регулювання в сфері авіаційного транспорту - Міністерства інфраструктури України та Державної авіаційної служби України, стосовно питань реєстрації, сертифікації авіаційного персоналу, об'єктів авіаційної інфраструктури, створення та забезпечення умов авіаційної безпеки і т. д.

Завдяки проведенню аналізу цілої низки цих нормативно-правових актів та враховуючи думку науковців, можна стверджувати, що основне завдання та мета механізму адміністративно-правового регулювання в сфері цивільної авіації буде полягати в своєчасному, повному та якісному задоволенню потреб населення і суспільного виробництва у перевезеннях; створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств всіх форм власності; забезпечення входження цивільної авіації до єдиної європейської системи авіаційного транспорту [1, с. 182].

Оскільки механізм адміністративно-правового регулювання в авіаційній сфері є одним з багатьох комплексних правових явищ, то для визначення його особливостей та сутнісного призначення першочерговим завданням буде слугувати виокремлення та

дослідження його ключових елементів. Відповідно до класичної правової теорії слід виділяти такі три складові механізму адміністративно-правового регулювання: об'єкт, суб'єкт та його зміст (засоби та форми).

Категорія об'єкту механізму адміністративно-правового регулювання доречно визначати те, через що опосередковується вплив норм права, тобто речі та предмети матеріального і нематеріального світу, з приводу яких виникають, змінюються, припиняються авіаційні правовідносини, наприклад, повітряний простір, складові авіаційної інфраструктури – повітряні судна, аеродроми, аеропорти, будівлі та споруди для технічного обслуговування та ремонту. Значення понять «об'єкт» та «предмет механізму адміністративно-правового регулювання в цивільній авіації» буде виражатися у співвідношенні як безпосередній елемент до родового, де останнім слід вважати суспільні відносини, пов'язані з використанням повітряного простору, експлуатацією, ремонтом, обслуговуванням повітряних суден і т. д. [2, с. 90].

Суб'єктами механізму адміністративно-правового регулювання в галузі цивільної авіації, в більшості випадків – це органи виконавчої влади, що володіють компетенцією стосовно формування та реалізації державної політики в сфері цивільної авіації. Такими органами державної влади є: Кабінет Міністрів України, що відповідно до ст. 116 Конституції України та ст. 4 ПКУ видає постанови і розпорядження; здійснює координацію діяльності міністерств, центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики в галузі цивільної авіації; Міністерство інфраструктури України - орган центральної виконавчої влади, який здійснює адміністративно-правове регулювання цивільної авіації і діє відповідно до Положення «Про Міністерство інфраструктури України»; Державіаслужба України, основними завданнями якої є: реалізація державної політики у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору; здійснення державного контролю та нагляду за безпекою цивільної авіації; організація розроблення нормативно-правової бази для регулювання діяльності у галузі цивільної авіації; сертифікація та реєстрація об'єктів і суб'єктів цивільної авіації та ліцензування авіаційних перевезень; регулювання використання повітряного простору та організація повітряного руху; організація авіаційних перевезень; сприяння провадженню зовнішньоекономічної і міжнародно-правової діяльності цивільної авіації. Незважаючи на те, що функції суб'єктів адміністративно-правового регулювання, в першу чергу, асоціюються з органами виконавчої влади, що пов'язано зі специфікою їх організації та роботи, однак завдання адміністративного впливу на авіаційні правовідносини будуть виконувати й Верховна Рада України – у питаннях щодо прийняття та скасування законів, пов'язаних зі сферою цивільної авіації, денонсації та імплементації міжнародних договорів і конвенції до системи вітчизняного законодавства, а також Президент України, котрий згідно п. 3 ст. 4 ПКУ забезпечує реалізацію державної політики розвитку авіації України відповідно до Конституції та законів України [3, с. 74-75].

Третім і, мабуть, основним елементом механізму адміністративного регулювання в галузі цивільної авіації виступає його зміст, Оскільки, первинним елементом правового регулювання в будь-якій галузі права є її норми, то, відповідно, визначення засобів їх впливу на суспільні відносини буде розкривати зміст його регуляторного механізму. Серед таких засобів ключові місця будуть займати: припис, заборона і дозвіл. Дослідження нормативної бази національного авіаційного законодавства України дає всі підстави вважати, що домінуючим засобом механізму адміністративного регулювання виступають приписи, що виконують організаційно-розпорядчі функції, і згідно яких забезпечується функціонування правовідносин, в котрих одна сторона володіє відповідним обсягом владних повноважень, а друга є підпорядкованою (безпосередньо або опосередковано) по відношенню до першої, тому її юридична право- і дієздатність реалізується в межах компетенції владного (першої сторони) суб'єкта з врахуванням встановлених ним обмежень або вказівок. Доцільно додати, що по аналогічній системі реалізується й засіб заборони в механізмі адміністративного регулювання. Наприклад, згідно ст. 13 ПКУ розробники та виробники цивільної авіаційної техніки, організації з технічного обслуговування, які отримали відповідний сертифікат на

певний вид діяльності, мають право проводити випробувальні та виробничі польоти прототипів нових та модифікованих цивільних повітряних суден, включаючи тренування екіпажів, без отримання сертифіката експлуатанта в порядку, визначеному авіаційними правилами України. Дана норма зосереджує в собі засіб припису стосовно можливості здійснення конкретного виду авіаційної діяльності за певних умов. Засіб заборони можна чітко простежити розглянувши положення ст. 30 ПКУ, за якої використання повітряного простору України або його окремої частини може бути частково або повністю обмежено уповноваженим органом з питань цивільної авіації та органами об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху відповідно до порядку, визначеного Положенням про використання повітряного простору України [4].

Висновок. Отже проведений аналіз нормативно-правової бази авіаційного законодавства та праця науковців у цій сфері показує, механізм адміністративно-правового регулювання має місце у всіх врегульованих авіаційних правовідносинах, пов'язаних з використанням повітряного простору, процедурою реєстрації та сертифікації авіаційних суб'єктів та об'єктів транспортної інфраструктури, перевезеннями повітряним транспортом і т. д. Значення механізму адміністративно-правового регулювання в галузі цивільної авіації розглядається в контексті аналізу його елементів, що тісно взаємозалежні між собою, у вигляді того, що суб'єкти цього механізму, завдяки своєму правовому статусу (управлінському) реалізують свою правосуб'єктність по відношенню до об'єктів регулювання за допомогою впливу конкретних юридично-правових засобів (дозволів, заборон) з метою забезпечення гармонії інтересів держави, потреб суспільства та окремих його членів, як учасників авіаційних правовідносин, стосовно надання авіаційних послуг, виконання авіаційних робіт та інших дій у разі експлуатації повітряного простору.

Список літератури

1. Суб'єкти адміністративно-правового регулювання у сфері цивільної авіації України / А. В. Сечко // Науковий вісник Ужгородського національного університету. Сер.: Право. 2014. Вип. 26. С. 181-184.
2. Кирилюк Н. Д., «Адміністративно-правовий статус органу державного регулювання діяльності цивільної авіації України», *Адміністративне право і адміністративний процес, інформаційне право*, № 3, с. 88-93, 2021.
3. Кирилюк Н. Д. Особливості механізму адміністративно-правового регулювання у сфері цивільної авіації / Н. Д. Кирилюк // Актуальні проблеми держави і права: зб. наук. пр. Вип. 90 / редкол.: Г. І. Чанишева (голов. ред.) та ін. Одеса: Гельветика, 2021. С. 71-76.
4. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. № 3393-VI. Відомості Верховної Ради України. 2011. № 48-49. Ст. 536.