

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
Національний авіаційний університет
Кафедра авіоніки

Навчально-методичне видання

**МІЖНАРОДНЕ ТА ДЕРЖАВНЕ
РЕГУЛЮВАННЯ В ЦИВІЛЬНІЙ АВІАЦІЇ**

Методичні рекомендації
до виконання домашніх завдань для студентів зі
спеціальності : 7(8).05110301 "Комплекси пілотажно-
навігаційного обладнання"

Київ 2018

УДК 341.24 : 629. 73 (076.5)

Укладач : Ситник О.Г.

Рецензент

В методичних вказівках викладені основні питання змісту, організації і оформлення домашніх завдань з навчальної дисципліни «Міжнародне та державне регулювання в цивільній авіації» для студентів напряму підготовки : 6.051103 "Авіоніка", спеціальність 7(8).05110301 "Комплекси пілотажно-навігаційного обладнання". Методичні вказівки містять тематику та методичні рекомендації щодо оформлення та виконання домашніх завдань (розрахунково-графічної роботи).

Затверджено на засіданні каф. авіоніки ІАН і редради НАУ

Зміст

Вступ	3
Загальні методичні вказівки	
Ошибка! Закладка не определена.	
Структура, зміст та обсяг домашніх завдань	6
Методичні вказівки до виконання домашніх завдань	26
Теоретична частина	9
Практична частина	24
Рекомендовані теми домашніх завдань	25
Методичні вказівки до вибіру і використання теми домашніх завдань	30
Список літератури	35
Додаток: приклад виконання домашнього завдання	27

ВСТУП

Однією з найбільш діючих форм активізації й оптимізації навчального процесу, посилення його професійно-прикладної спрямованості є виконання кожним студентом самостійної роботи в заданому обсязі по тій чи іншій дисципліні. Це сприяє зміцненню зв'язку навчального процесу з науково-дослідною діяльністю, їхньому взаємному збагаченню, виступає діючим засобом посилення цілеспрямованості і професійної підготовки студента. Самостійна робота у вигляді двох домашніх завдань студента має на меті систематизацію, закріплення і розширення теоретичних знань, формування в студента умінь і навичок самостійно аналізувати технічні, соціально-економічні, політичні й управлінські процеси, формулювати й аргументувати висунуті положення, робити обґрунтовані висновки і рекомендації.

Відповідно до навчального плану підготовки спеціалістів студенти зі спеціальності : 7(8).05110301 "Комплекси пілотажно-навігаційного обладнання" виконують два домашніх завдання (ДЗ) у 9 семестрі з дисципліни "Міжнародне та державне регулювання в цивільній авіації". Допуск студентів до залику з цієї дисципліни можливий лише після успішного захисту ДЗ.

Домашнє завдання є самостійним, виконаним під керівництвом викладача науковим дослідженням одного з актуальних питань управління експлуатацією обладнання повітряних суден. Виконання домашніх завдань являє собою один із видів навчальної та науково-дослідної роботи студентів, призначений засвідчити рівень набутих студентами знань та вміння використовувати їх при опрацюванні теоретичних і конкретних питань у сфері управлінської діяльності.

Виконання домашніх завдань ставить за мету: закріпити та поглибити теоретичні знання, набуті студентами у процесі

вивчення юридичних та інших дисциплін; розвинути у студентів навички самостійної роботи зі спеціальною літературою, довідниками, посібниками, джерелами первинної технічної та юридичної інформації тощо; виробити вміння узагальнювати теоретичні матеріали, обробляти і інтерпретувати зібрані дані, самостійно формулювати висновки, розробляти пропозиції, обґрунтовувати та відстоювати власну точку зору з проблем, що досліджуються.

Задачі, що безпосередньо ставляться перед студентами при написанні домашніх завдань з даної дисципліни:

- вивчення літератури, нормативно-правових актів, довідкових, наукових, документальних та інших джерел з обраної проблеми, включаючи зарубіжні;

- самостійний аналіз основних концепцій, положень з досліджуваної теми, пропонованих вітчизняними і зарубіжними фахівцями;

- чіткий послідовний виклад своїх поглядів при аналізі проблем на авіапідприємстві, здатність творчо застосовувати отримані на заняттях знання, зв'язувати їх із практикою;

- закріплення і поглиблення знань слухачів з блоку юридичних дисциплін в галузі ЦА;

- вивчення наявного практичного досвіду (вітчизняного і зарубіжного) з обраної теми, широке використання й аналіз документів ІСАО, Департаменту транспорту; фактичних даних і показників, що характеризують діяльність авіапідприємства.

Таким чином, написання домашніх завдань – можливість для студента розширити і поглибити свої знання, одержати необхідний досвід самостійного теоретичного й практичного дослідження.

Домашні завдання є не тільки підсумком самостійного вивчення студентом питань з процесу експлуатації повітряних суден, але і підготовчим етапом до написання дипломної роботи, яка цілком може бути виконана на основі ДЗ. Домашні

завдання складається двох частин. Перша частина теоретична. Друга частина – практична.

ЗАГАЛЬНІ МЕТОДИЧНІ ВКАЗІВКИ

В комплексі проблем, пов'язаних з підвищенням безпеки польотів особливо важливою є проблема удосконалення процесів регулювання льотної придатності ПС та їх функціональних систем з метою підвищення ефективності їх використання, забезпечення високого рівня регулярності і комерційного загруження польотів.

Навчальна дисципліна «Міжнародне та державне регулювання в цивільній авіації» для студентів напряму підготовки : 6.051103 "Авіоніка", спеціальність 7(8).05110301 "Комплекси пілотажно-навігаційного обладнання" є однією із основних дисциплін у системі підготовки фахівців. Мета цієї дисципліни полягає в формуванні у студентів теоретичних знань та практичних навичок з питань юриспруденції в ЦА та організації інженерно-авіаційної служби (ІАС) цивільної авіації і керування процесом технічної експлуатації авіоніки. Навчальна дисципліна практично завершує процес навчання студентів та забезпечує формування магістрів і спеціалістів. Навчальним планом цієї дисципліни передбачені лекційні та практичні заняття, а також виконання домашнього завдання. Завершується вивчення навчальної дисципліни складанням дифзаліку.

Одночасне лекційне, індивідуальне та самостійне вивчення навчальної дисципліни має за мету засвоєння і удосконалення навичок самостійної роботи з різною технічною і спеціальною юридичною, науковою, навчальною та довідковою літературою, більш глибоке розуміння питань, що вивчаються. Все це буде сприяти отриманню студентами міцних теоретичних знань, розвитку практичних навичок самостійної роботи з різними літературними джерелами, а також з експлуатаційною документацією. Контроль за індивідуальними завданнями і

самостійною роботою студентів здійснюється шляхом виконання домашнього завдання.

Домашнє завдання № 1 виконується на основі навчального матеріалу, винесеного на самостійне опрацювання студентів, і є складовою модулю № 1 "Основи міжнародного і державного регулювання в цивільній авіації"

Конкретна мета завдання № 1 полягає, в залежності від варіанту завдання, в закріпленні і розширенні знань та умінь щодо відповідальності держави в області льотної придатності, а також система державного регулювання льотної придатності. Нагляд за льотною придатністю: інженерний відділ (AED). Нагляд за льотною придатністю: відділ інспектування (AID).

Домашнє завдання № 2 виконується на основі навчального матеріалу, винесеного на самостійне опрацювання студентів, і є складовою модулю № 1 "Основи міжнародного і державного регулювання в цивільній авіації"

Конкретна мета завдання №2 полягає в закріпленні та розширенні знань і умінь з широкого кола питань реєстрації ПС, видача сертифікатів льотної придатності, видача сертифікатів експлуатанту. Механізм затвердження організації по технічному обслуговуванню і ремонту ПС. Збереження льотної придатності ПС. Реєстрація виправлень і змін сертифікатів льотної придатності

Виконання, оформлення та захист домашніх завдань здійснюється студентом в індивідуальному порядку.

Час, потрібний для виконання домашніх завдань № 1 і № 2, – до 8 годин самостійної роботи на кожне домашнє завдання.

Терміни підготовки та захисту:

- домашнього завдання № 1 – 02 – 08 тижні;
- домашнього завдання № 2 – 10 – 15 тижні.

Мета виконання двох домашніх завдань – розвиток навичок самостійного аналізу та застосування вимог стандартів та рекомендованої практики (SARPs) ICAO до об'єктів та

суб'єктів міжнародного та державного регулювання льотної придатності.

При виконанні домашніх завдань необхідно використовувати список рекомендованої літератури, а також тематичні, реферативні журнали та авіаційні інтернет-сайти.

Вибір теми домашніх завдань студент узгоджує з викладачем, що проводить лекційні заняття.

При виконанні домашніх завдань у відповідності з обраною темою необхідно:

- визначити зміст задач міжнародного та державного регулювання льотної придатності;

- описати та проаналізувати існуючі та (або) можливі способи вирішення цих задач;

- і- надати змістовний опис та обґрунтувати доцільність та результативність існуючого та/або пропонованого шляху вирішення цих задач.

СТРУКТУРА, ЗМІСТ ТА ОБСЯГ ДОМАШНІХ ЗАВДАНЬ

Домашні завдання мають містити такі структурні складові, кожний з яких необхідно розпочинати з нової сторінки:

- титульний аркуш;

- перелік умовних позначень та скорочень (при необхідності);

- зміст;

- перелік використаних джерел;

Матеріали домашніх завдань повинні:

- розкривати в чіткій та лаконічній формі суть теми, що розглядається, її зміст як проблеми міжнародного та державного регулювання льотної придатності, існуючі способи її вирішення та такі що пропонуються автором;

- містити матеріали, що обґрунтовують положення, які висуваються в домашньому завданні, а також необхідні ілюстративні матеріали (графіки, діаграми, схеми і т. ін.);

- бути відповідно оформлені, тобто мати нумерацію

сторінок, розділів та підрозділів, таблиць, рисунків та формул, додатків.

У вступі домашніх завдань необхідно дати обґрунтування актуальності теми, що розглядається, стосовно до діяльності цивільної авіації України та світової авіаційної спільноти в цілому, а також розкрити її місце в системі міжнародного та державного регулювання льотної придатності.

В основній частині домашніх завдань необхідно:

- виконати змістовний опис суті теми що розглядається, причин, що обумовлюють її наявність при функціонуванні цивільної авіації;

- надати результати аналізу існуючих та можливих способів вирішення задач міжнародного та державного регулювання льотної придатності в межах теми що розглядається;

- провести обґрунтування способу вирішення задач міжнародного та державного регулювання льотної придатності що пропонується з метою підвищення ефективності функціонування системи;

- навести умови, які визначають застосовність наявних способів вирішення задач міжнародного та державного регулювання льотної придатності та таких, що пропонуються, а також пояснити їх дію на конкретних прикладах;

- надати оцінку (якісну та/або кількісну) впливу способів вирішення задач міжнародного та державного регулювання льотної придатності на рівень безпеки польотів та льотної придатності повітряних суден.

В тексті основної частини необхідно робити посилання на використані літературні джерела (наприклад - [2]; [3, 6, 9-11]), які використані автором згідно до списку літературних джерел домашніх завдань, а також на відповідні інтернет-сайти.

Висновки домашніх завдань повинні містити оцінки:

- результатів аналізу задач міжнародного та державного регулювання льотної придатності стосовно до теми що

розглядається;

- практичної значущості існуючих та/або пропонованих способів їх вирішення;

- умов, що визначають результативність застосування існуючих та/або пропонованих способів вирішення задач міжнародного та державного регулювання льотної придатності, виходячи зі специфіки діяльності цивільної авіації у конкретній державі.

Бажаний елемент висновків - особисте відношення та тлумачення студента задач міжнародного та державного регулювання льотної придатності.

Перелік використаних джерел наводиться у порядку їх згадувань у тексті або в абетковому порядку у відповідності до стандартів з бібліографічної та видавничої діяльності. Інформація з Інтернету, яка використана при виконанні домашніх завдань, повинна мати відповідні посилання.

Домашні завдання необхідно оформляти комп'ютерним набором відповідно до стандартів на виконання документів з використанням обчислювальної техніки або, як виняток, за узгодженням з викладачем, в рукописному вигляді.

Обсяг домашніх завдань повинен складати 10...15 сторінок (основна частина) формату А4 (210×297 мм) через півтора інтервали, шрифт Times New Roman, 14 pt. Розміри відступів: зверху, знизу та ліворуч - 20 мм, праворуч - 10 мм.

ТЕОРЕТИЧНА ЧАСТИНА

1.1 Основні вимоги, які висуваються до домашніх завдань належать:

- Знання теорії питання, основних понять теми. Студент повинен показати свою теоретичну підготовку, у викладі кожного питання має бути включена теоретична характеристика використовуваних категорій і понять. Такий підхід – неодмінна умова позитивної оцінки представленої роботи. Зрозуміло, робота тільки виграє від використання фактів, конкретних

матеріалів. Однак, на даному етапі навчання пріоритет надається оволодінню теоретичними знаннями.

- Виявлення основних підходів, поглядів, концепцій з розглянутої теми і аналіз. Необхідно викласти наявні в літературі підходи по досліджуваній проблемі і дати їх критичний аналіз.

- Наявність власної позиції та її аргументація. У домашніх завданнях студент на основі вивченої літератури, нормативних правових актів повинен визначити свою точку зору зі спірного питання й аргументувати її.

Послідовність і доказовість викладу. Виконання домашніх завдань необхідно починати з постановки і викладу змісту основного питання кожного розділу. Розкриття змісту повинно бути доказовим, науково-аргументованим, а не декларативним. Важливо виявляти відповідну вимогливість при доборі матеріалу, його систематизації, варто звернути увагу на стиль викладу, забезпечити лаконічність і чіткість положень, точність термінології та викладок.

Самостійне і творче виконання домашніх завдань - це є одне з найважливіших вимог, пропонованих до робіт студентів. Широке використання літератури й інших джерел ні в якому разі не повинно замінити власний стиль і пошук рішення проблеми.

Наявність практичних пропозицій. У ході підготовки домашніх завдань доцільно звернути увагу на нові, пошукові ідеї, висловлені іншими авторами і по можливості сформулювати свої самостійні судження, пропозиції і рекомендації з досліджуваної проблеми. Дана вимога обумовлюється також тим, що при роботі над майбутньою дипломною роботою (проектом) велике значення надається спеціальній частині.

Правильне оформлення роботи. Текст домашніх завдань пишеться від руки чи друкується на комп'ютері. Невиконання даних вимог повною мірою служить підставою для зниження

оцінки домашніх завдань чи повернення їх студенту на доопрацювання.

Порядок виконання домашніх завдань. Виконання домашніх завдань здійснюється у певній послідовності:

1-й етап – вибір теми теоретичної частини домашніх завдань студенти здійснюють самостійно із запропонованої тематики. Якщо студент має бажання розробляти тему, яка не передбачена рекомендованою тематикою, він повинен написати заяву на ім'я завідувача кафедри, в якій має бути сформульована ця тема та обґрунтовані причини, що зумовили її вибір.

Обираючи тему домашніх завдань, студентам необхідно враховувати відповідність її спрямованості своїм науковим і практичним інтересам, розробкам, які вже є, можливостям збирання первинної інформації, тощо.

Вибравши тему, студент звертається до викладача кафедри з проханням її затвердити.

2-й етап – складання плану домашніх завдань. План домашніх завдань складається студентом самостійно на основі знань лекційного курсу, практичних занять та ознайомлення з літературними джерелами. Планом передбачається вступ; 3-4 ключових, розміщених у логічній послідовності, розділи, в яких має бути розкрита сутність обраної теми та проведені розрахунки по практичній частині. План повинен включати висновки по практичній та теоретичній частині. Складений студентом план обговорюється з викладачем, який його при необхідності корегує та затверджує.

3-й етап – підбір та вивчення літератури. Студент складає бібліографію, у чому йому надає допомогу викладач; корисні поради у процесі підбору літератури можна також отримати від працівників бібліотеки. Корисно провести пошукові роботи на комп'ютері в середовищі Інтернет. Значно прискорить процес добору літератури використання алфавітних та систематичних каталогів літератури, реферативних журналів, бібліографічних довідників та інших джерел інформації, що є у бібліотеці.

Поглиблене вивчення підбраної літератури доцільно починати з розгляду найновіших публікацій, оскільки в них висвітлюються останні досягнення в галузі теорії та практики авіапідприємства.

У процесі вивчення літератури студент робить конспективні записи, виписки окремих статичних даних, цитат на окремих аркушах або картках. Слід обов'язково записувати прізвище та ініціали автора книги (брошури, статті тощо), а також назву публікації, видавництво, місто та рік видання, номер сторінки. Все це стане до нагоди при використанні виписаних матеріалів у домашніх завданнях, щоб зробити посилання на першоджерела.

4-й етап – збір і обробка матеріалу. Для написання домашніх завдань потрібні не тільки літературні джерела, але і статистичні, фактичні матеріали, на основі яких можна зробити обґрунтовані висновки про процеси, що відбуваються у організаціях. Джерелами одержання цих даних можуть бути: статистичні збірники і довідники, різні інформаційні бюлетені, звіти та первинна документація підприємств й ін.

У ході збору даних можуть застосовуватися різні методи дослідження: анкетування, тестування, усне опитування, індивідуальна бесіда. Важливу роль тут також відіграє аналіз документів досліджуваної організації, використання власних матеріалів, можливі експерименти (апробація), моделювання, використання технічних засобів.

5-й етап – написання та оформлення домашніх завдань. Зібраний на попередніх етапах матеріал класифікується, систематизується та опрацьовується відповідно до послідовності пунктів плану роботи; у разі необхідності підбирається додаткова інформація. На цьому ж етапі обґрунтовуються пропозиції, формулюються висновки, підбираються ілюстрації (схеми, графіки, таблиці) та здійснюється редагування. Завершується цей етап оформленням домашніх завдань згідно з вимогами, що вказані у четвертому розділі методичних вказівок

та в заданий строк, який передбачений робочою навчальною програмою з даної дисципліни за кредитно – модульною системою.

Рівень самостійності та оригінальності домашніх завдань студентів. Важливою особливістю домашніх завдань студентів є їх свідоме ставлення до виконання завдань, які перед ними об'єктивно постають у контексті проведення дослідження та написання.

Прагнення до вмотивованості у певний спосіб, а не випадковості чи стихійності у виборі студентом теми домашніх завдань із того списку, який підготовлений і затверджений викладачем. Ця вмотивованість означає і передбачає:

- логічне продовження теми (чи тем), над якою студент працював (працюючи над певною тематикою реферативно) протягом попередніх років навчання;

- зв'язок обраної теми із усім комплексом проблем, над яким працює чи планує працювати студент;

- оперативне інтелектуальне реагування на складні та суперечливі проблеми сучасності, які ще не знайшли належного наукового осмислення;

- зв'язок обраної теми із дослідницькою проблематикою кафедри чи конкретного викладача, з яким студент співпрацює чи збирається співпрацювати.

Ініціювання та свідоме самостійне впровадження студентом усіх етапів підготовки домашніх завдань, узгоджуючи та консультуючись з викладачем щодо методики та технічних моментів реалізації роботи. Викладач не має бути співавтором студентської праці.

Загальні вимоги до побудови, викладу й оформлення студентських робіт.

Титульний лист є першим листом і джерелом бібліографічної інформації, необхідної для обробки і пошуку документа. Зміст домашніх завдань розміщується безпосередньо після титульного листа. Крім того слід чітко виділити

дискусійні питання та невіршені проблеми. Теоретична частина має загальний обсяг до 20 сторінок. В ній всебічно розкривається сутність обраної теми, її найважливіші питання та проблеми. В теоретичній частині необхідно показати, як досліджувана проблема з позицій сучасності висвітлена у літературі, викласти сутність існуючих підходів до її вирішення, зробити її критичний аналіз, порівняти та сформулювати власну точку зору. Викладення теоретичних положень має супроводжуватися аналізом інформації, прикладами з практики управлінської діяльності в вітчизняних та зарубіжних авіакомпаніях. У цій частині домашніх завдань студент повинен продемонструвати свої знання з питань, що досліджувалися, вміння узагальнювати матеріали, послідовно їх викладати, робити висновки, обґрунтовувати свої пропозиції та рекомендації. Усі розрахунки, таблиці, графіки, діаграми мають супроводжуватися тлумаченням та висновками, які дозволяють визначити сутність процесів, що спостерігаються на авіапідприємстві, їх особливості, тенденції, створити в управлінні ними базу для виявлення невикористаних резервів. Студент має зібрати інформаційні матеріали, які не складають комерційної таємниці, довідкові, інструктивні та інші матеріали, якими користуються в своїй роботі планово-економічна, фінансова і кадрова служби авіапідприємства.

Наступним етапом є розробка конкретних рекомендацій, пропозицій, моделей на базі основних теоретичних положень, методичних підходів, методичного інструментарію, а також висновків щодо результатів проведеної роботи.

Висновки є стислим викладенням підсумків проведеної роботи. Саме тут коротко наводяться найбільш важливі теоретичні положення розглянутої проблеми, оцінка результатів дослідження з точки зору відповідності меті домашніх завдань. Пропозиції щодо удосконалення процесу в організації згідно з обраною темою мають бути підтвержені відповідними

результатами розрахунків. Обсяг висновків і пропозицій не повинен перевищувати 2-3 сторінок.

Список використаних джерел вимагає: розміщення усіх використаних джерел в алфавітному порядку. Посилання на них мають наводитися у вигляді порядкового номеру за списком джерел у квадратних дужках, наприклад [8].

Вимоги до оформлення домашніх завдань. Домашні завдання повинні бути написані чітким, розбірливим почерком чорнилами (пастою чорного чи синього кольору) або надруковані за допомогою комп'ютера. Робота виконується на одній стороні білого аркуша формату А4 (210x297мм). У друкованому варіанті текст розташовується через півтора міжрядкових інтервали до тридцяти рядків на сторінці з висотою шрифту в 14 пт, тип шрифту Times New Roman. Допускається розмішувати таблиці та інші ілюстративні матеріали на аркушах формату А3 (не більше 40 рядків на сторінку). Текст домашніх завдань розміщується на аркуші з дотриманням таких розмірів поля, мм: з лівого боку – 25, з правого – 15, зверху – 20, знизу – 20. Заголовки підрозділів пишуться або друкуються маленькими літерами (крім першої великої) з абзацного відступу. Крапка в кінці заголовка не ставиться. Відстань між заголовком (за винятком заголовка пункту) та текстом має дорівнювати 3-4 інтервали в основному тексті. Кожну структурну частину домашніх завдань слід починати з нової сторінки. Нумерацію сторінок, розділів, підрозділів, пунктів, підпунктів, рисунків, таблиць, формул подають арабськими цифрами без знака №. ЗМІСТ, ВСТУП, ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ, СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ, ДОДАТКИ не нумерують. Ілюстрації (схеми, графіки, діаграми тощо) і таблиці слід подавати в роботі безпосередньо після тексту, де їх згадано вперше або на наступну сторінку. Якщо вони містяться на окремих сторінках роботи, їх включають до загальної нумерації сторінок. Ілюстративні або табличні матеріали, розміри яких

перевищують формат А4, враховують як одну сторінку і розміщують у відповідних місцях після згадування в тексті або в додатках. На всі ілюстрації мають бути посилання в тексті. Ілюстрації позначають словом “Рис.” І нумерують послідовно в межах розділу, за винятком ілюстрацій у додатках. Таблиці, формули, посилання. Таблиці нумерують послідовно у межах розділу.

Формули в домашніх завданнях нумеруються в межах розділу. Номер формули складається з номера розділу і порядкового номера формули в розділі, між якими ставлять крапку. Номери формул пишуть біля правого краю сторінки на рівні відповідної формули в круглих дужках, наприклад: “(3.1)” (перша формула третього розділу).

Для підтвердження власних аргументів посиланням на авторитетне джерело або для критичного аналізу того чи іншого друкованого твору слід наводити цитати. Науковий етикет вимагає точно відтворювати цитований текст, бо найменше скорочення наведеного витягу може спотворити зміст, закладений автором.

Оформлення списку використаних джерел. Список використаних джерел – елемент бібліографічного апарату, який містить бібліографічні описи використаних джерел і розміщується після висновків. Джерела можна розміщувати одним із таких способів: у порядку появи посилань у тексті (найбільш зручний для користування) в алфавітному порядку прізвищ перших авторів або заголовків, у хронологічному порядку.

Остаточню оформлені домашні завдання підписується студентом на титульному листі та у зброшурованому виді і здається на кафедру для рецензування та прийняття викладачем рішення щодо можливості допуску роботи до захисту.

Захист домашніх завдань. Виконаний варіант домашніх завдань у встановлений термін здається студентами на кафедру авіоніки. Після реєстрації домашніх завдань вони передаються

викладачу для перевірки та рецензування. У відгуку викладача вказуються позитивні сторони та недоліки, а потім, робиться висновок про можливість допуску роботи до захисту та проставляється попередня оцінка (“відмінно”, “добре”, “задовільно”, “незадовільно”). Якщо домашні завдання отримують оцінку “незадовільно”, вони повертаються студентові для доопрацювання

Робота не допускається до захисту, якщо:

- вона не носить самостійного характеру, списана з літературних джерел чи з творів інших авторів;

- основні питання не розкриті, викладені схематично, фрагментарно;

- у тексті містяться помилки, науковий апарат оформлений неправильно, текст написаний недбало.

Таким чином, підготовка до захисту домашніх завдань включає усунення помилок і недоліків, вивчення додаткових джерел, осмислення написаного в роботі, готовність пояснити будь-які приведені в роботі положення.

До перероблених домашніх завдань, зданих на повторну перевірку, обов’язково додається попередня рецензія. Всі доповнення і зміни до початкового варіанту додаються на листах паперу відповідного формату і розміщуються після додатків з відміткою параграфу, до якого вони належать.

Якщо викладач дає позитивний відгук, домашні завдання допускається до захисту у строки, встановлені кафедрою. Напередодні захисту студент отримує свої домашні завдання, щоб ознайомитися з відгуком та своєчасно підготуватися до відповідей на зауваження, які у ній містяться.

Домашні завдання оцінюється комісією, до складу якої входять викладачі кафедри (не менше 2 осіб). При оцінюванні домашніх завдань враховується її якість і зміст, глибина, зміст доповіді студента, правильність відповідей на питання комісії, вміння обґрунтовувати та відстоювати власні погляди, оформлення роботи.

У ході захисту домашніх завдань студенту необхідно показати гарне володіння матеріалом конкретної теми, уміння відповідати на питання, орієнтуватися в змісті роботи.

За результатами захисту домашніх завдань студент отримує оцінку за кредитно модульною системою в балах і у вигляді оцінки за національною шкалою.

Оцінку “відмінно”, за національною шкалою, студенти одержують за роботи, у яких містяться елементи наукової творчості робляться самостійні висновки, дається аргументована критика і самостійний аналіз фактичного матеріалу на основі глибоких знань літератури по даній темі, та правильно розрахована практична частина роботи.

Оцінка “добре” ставиться в тому випадку, коли в роботі, виконаній на гарному теоретичному рівні, повно і всебічно висвітлюються питання теми, але немає належного ступеня творчості. У практичній роботі допущені деякі незначні помилки та неточності.

Оцінку “задовільно” заслуговують роботи, у яких правильно висвітлені основні питання теми, але немає логічно структурованого їхнього викладу, містяться окремі помилкові положення. У практичній частині допущено значну кількість помилок та неточностей.

Оцінку “незадовільно” студент одержує у випадку, коли не може відповісти на зауваження викладача, не володіє матеріалом роботи, не в змозі дати пояснення висновкам і теоретичним положенням даної проблеми. У цьому випадку студенту має бути призначений повторний захист.

Захист і оцінка домашніх завдань – це підведення підсумків самостійної роботи студента й одержання права допуску до заліку.

Домашні завдання студенту не повертається і зберігається на кафедрі авіоніки не менше року.

ПРАКТИЧНА ЧАСТИНА

Тема: використання на практиці в діяльності авіакомпаній «Нового повітряного кодексу України» в ЦА та його положень підтримки льотної придатності ПС.

Повітряний кодекс – це головний документ держави, що регулює відносини в сфері повітряного і суміжних прав. Повітряний кодекс України регулює діяльність користувачів повітряного простору України з метою задоволення інтересів України та її громадян і забезпечення безпеки авіації.

Дія Повітряного кодексу України поширюється на всіх користувачів повітряного простору України в частині, що їх стосується, як на території України, так і за її межами, якщо закони країни перебування користувача не передбачають іншого.

Прийняття нового Повітряного кодексу України було одним з пріоритетів співробітництва у сфері транспорту, визначених у порядку денному асоціації (ПДА) між Україною та ЄС. Цей документ встановлює основні правові засади діяльності цивільної авіації в Україні. Колишня редакція Повітряного кодексу яка діяла з 1993 року, не відповідала сучасним реаліям у багатьох аспектах.

З огляду на перспективи участі України в Європейському спільному авіаційному просторі та її бажання розширити можливості для українських громадян та компаній літати без обмежень, винятково важливо забезпечити нові правила діяльності авіації. Україна є повноправним членом таких впливових міжнародних організацій, як Міжнародна організація цивільної авіації (ICAO), Європейська конференція цивільної авіації, Європейська організація з безпеки аеронавігації та є кандидатом в члени Об'єднаних Авіаційних Властей.

Відповідно, новий Повітряний кодекс повинен врегулювати такі питання: а) впорядкування регулюючих та наглядових функцій у сфері авіації та системи організації державного управління; б) розв'язання питань фінансування загальнодержавних витрат на забезпечення діяльності цивільної

авіації; в) реалізація державної політики у сфері ліцензування, здійснення державного регулювання діяльності підприємств цивільної авіації усіх форм власності, пов'язаної з наданням послуг з перевезення пасажирів, вантажів повітряним транспортом, згідно з єдиними нормами і правилами; г) адаптація законодавства України до *acquis communautaire* ЄС.

Останній пункт означає надання Державіаадміністрації (ДАА) широких повноважень для виконання діяльності з нагляду за безпекою і реальної можливості їх реалізовувати та утворення незалежного органу з розслідування авіаційних подій. До того ж, Україна має гармонізувати своє законодавство з базовими *acquis communautaire*, що містять такі блоки:

- спільні європейські правила цивільної авіації (процедури, ліцензії у сфері цивільної авіації);

- управління рухом (ліцензії авіадиспетчерів, спільні заходи щодо розвитку системи нового покоління управління європейським повітряним рухом (SESAR), нормативна база для створення єдиного європейського неба);

- безпека повітряних польотів;

- стандарти техніки безпеки та експлуатації (повідомлення про інциденти у цивільній авіації);

- авіаційна техніка безпеки (повітряні судна третіх країн, які використовують аеропорти ЄС, аварії та інциденти у цивільній авіації, інформування пасажирів про особливості перевізника і чорний список компаній високого ризику);

- екологічні вимоги (шумовий вплив повітряних суден і викидів CO₂).

Таким чином, робота на таким довгоочікуваним і потрібним документом, як новий Повітряний кодекс, ще не завершилася так як він потребує доопрацювань, тому пропонуються додаткові рекомендації і пропозиції від студентів у вигляді домашніх завдань.

ВАРІАНТИ ДОМАШНІХ ЗАВДАНЬ

Варіанти домашнього завдання № 1

Варіант 1.

Аналіз складу обов'язків, відповідальності та прав в системі міжнародного та державного регулювання льотної придатності (загальні вимоги Чикагської конвенції):

- 1.1 державної авіаційної адміністрації (CAA);
- 1.2 директора державної авіаційної адміністрації;
- 1.3 експлуатанта;
- 1.4 організації з технічного обслуговування;
- 1.5 сертифікованого авіаційно-технічного персоналу.

Розкрити вимоги, які виконуються при відхиленнях від умов конвенції.

Варіант 2.

Аналіз факторів і складу загальних обов'язків, відповідальності та прав державної авіаційної адміністрації в системі міжнародного та державного регулювання льотної придатності :

- 2.1 як держави експлуатанта;
- 2.2 як держави реєстрації повітряного судна;
- 2.3 як держави розробника/виробника повітряного судна.

Назвати додаткові джерела інформації, які виконуються при відхиленні від вимог державної авіаційної адміністрації.

Варіант 3.

Порівняльний аналіз складу загальних обов'язків, відповідальності та прав державної авіаційної адміністрації в системі міжнародного та державного регулювання льотної придатності та факторів що їх визначають (як держави експлуатанта, та/або як держави реєстрації повітряного судна, та/або як держави розробника/виробника повітряного судна).

Обґрунтувати кількість інженерно-технічних працівників для виконання завдання державної авіаційної адміністрації .

Варіант 4.

Система державного регулювання льотної придатності: “активний” та “пасивний” підходи до побудови, централізовано

регульовані механізми та механізми саморегулювання, делегування функцій.

Назвати умови, за яких літак вважається справним і готовим до вильоту

Варіант 5.

Розглянути приклади реалізації “активного” та “пасивного” підходів до побудови системи державного регулювання льотної придатності (на базі авіаційних правил України, Росії та європейських країн,).

Визначити трудомісткість робіт на приклади реалізації “активного” та “пасивного” підходів до побудови системи державного регулювання льотної придатності.

Варіант 6.

Принципи делегування повноважень САА у системі міжнародного та державного регулювання льотної придатності в Україні.

Привести перелік документів, які використовуються у системі міжнародного та державного регулювання льотної придатності в Україні.

Варіант 7.

Особливості забезпечення виконання обов’язків держави за Чикагською конвенцією відповідно до Статі 83 bis про право держав на передачу один одному по домовленості функцій в галузі забезпечення безпеки польотів та льотної придатності.

Визначити кількість персоналу для виконання кожного етапу робіт.

Варіант 8.

Вимоги та рекомендації SARPs щодо:

8.1 основного авіаційного законодавства та державного регулюванню льотної придатності.

8.2 побудови системи державного регулювання льотної придатності.

8.3 структури державної авіаційної адміністрації (САА).

8.4 прийняття національних норм льотної придатності.

Розкрити юридичні вимоги до авіаційної адміністрації (CAA) і роботи, які виконуються при відхиленні від них.

Варіант 9.

Організація, функції та вимоги до штату відділу з питань:

9.1 розробки/проектування та виробництва ПС у системі державного регулювання льотної придатності та чинники що їх визначають.

9.2 інспектування у системі державного регулювання льотної придатності та чинники що їх визначають.

9.3 проектування повітряних суден у системі державного регулювання льотної придатності та чинники що їх визначають.

9.4 видачі свідоцтв авіаційному персоналу у системі державного регулювання льотної придатності та чинники що їх визначають.

Розробити коротку інструкцію з обов'язків інженера відділу та техніка при виконанні завдання.

Варіант 10.

Аналіз факторів, що визначають необхідність стандартизації діяльності світової цивільної авіації. Основні положення SARPs по цьому питанню.

Назвати роботи, які виконуються при відхиленнях від вимог під час перевірки зовнішнього стану об'єктів.

Варіант 11.

Аналіз факторів, що впливають на необхідність гармонізації Норм льотної придатності. Основні положення SARPs по цьому питанню.

Привести перелік пономерної засвідчуючої документації, яку видають заводи-виготовлювачі та оформляють експлуатанти повітряних суден.

Варіант 12.

Порівняльний аналіз особливостей, принципів та механізмів вирішення задач регулювання льотної придатності на різних ієрархічних рівнях: міжнародний, міждержавний (регіональний, двосторонній), державний.

Розробити варіант інструкції з дій обслуговуючого персоналу при виявленні відмови або пошкоджень ПС.

Варіант 13.

Дати обґрунтування тому, яка існує відповідальність Держави в області льотної придатності ПС ?

Варіанти домашнього завдання № 2

Варіант 14.

Дати пояснення як працює система державного регулювання льотної придатності в Україні : міністерство, департамент, відділ, авіаорганізація ?

Варіант 15.

Охарактеризуйте як здійснюється реєстрація ПС в Україні в аспекті льотної придатності ?

Варіант 16.

Дайте визначення змісту міжнародних світових документів ІСАО, які регламентують діяльність ЦА в Україні і в світі:

JAR – 66, JAR – 145, JAR – 147 ?

Варіант 17.

Розглянути як працюють міжнародні та європейські організації ЦА, як вони впливають на безпеку польотів: ІСАО, JAA, ЕСАС, САА, FAA, МАК, ІUAI, ЕК ?

Варіант 18.

Дайте визначення змісту європейських міжнародних документів, як вони впливають на безпеку польотів в Україні і в світі: Part – 66, Part – 145, Part – 147 ?

Варіант 19.

Дайте визначення змісту додаткових європейських міжнародних документів які вивчаються на кафедрі, як вони впливають на безпеку польотів в Україні і в світі : Part – M, Part – OPS ?

Варіант 20.

Наведить приклади існуючої ієрархічної структури в складі міністерства Транспорту для реєстрації повітряних суден в Україні і в світі ?

Варіант 21.

Дати обґрунтування розташуванню, будівництву, реконструкції об'єктів, які можуть створити загрозу безпеці повітряного руху в ЦА ?

Варіант 22.

Яким чином здійснюється користування обсягом знань з міжнародного і державного права в цілому і з міжнародного та державного регулювання льотної придатності повітряних суден в складі міжнародного повітряного права ?

Варіант 23.

Дайте визначення сучасному міжнародному та державному регулюванню льотної придатності повітряних суден в складі міжнародного повітряного права ?

Варіант 24.

Дати пояснення як дотримуватися і правильно застосовувати норми міжнародного та державного регулювання льотної придатності повітряних суден в складі міжнародного повітряного права ?

Варіант 25.

Проаналізуйте норми міжнародних угод, проведіть порівняння з нормами чинного законодавства України з питань авіаційної діяльності ?

Варіант 26.

Дати пояснення як правильно тлумачити положення міжнародних та національних нормативно-правових актів з питань діяльності цивільної авіації ?

Варіант 27.

Дати пояснення як юридично правильно кваліфікувати відповідні факти і обставини, аналізувати правотворчу та правозастосовчу міжнародну і національну практику з питань авіаційної діяльності ?

Перелік тем домашнього завдання може бути доповнений за пропозицією студента після узгодження з викладачем, який веде лекційні заняття.

При розгляді цих тем необхідно висвітлити основні фактори що зумовлюють особливості авіаційної діяльності у окремій державі та визначають специфіку побудови системи державного регулювання льотної придатності. Слід також навести та проаналізувати приклади прояву цих факторів в умовах України. Базові літературні джерела: [1–30].

МЕТОДИЧНІ ВКАЗІВКИ ДО ВИБІРУ І ВИКОРИСТАННЯ ТЕМИ ДОМАШНЬОГО ЗАВДАННЯ

Для конкретизації і вибіру теми домашнього завдання в межах однієї з запропонованих тем студенту необхідно уточнити та узгодити з викладачем перелік SARPs, національних авіаційних правил та/або міжнародних і національних стандартів, що будуть використані в роботі.

Варіанти тем домашнього завдання № 1

При розкритті тем 1–3, відповідно до обраної теми домашнього завдання, необхідно:

- виділити склад обов'язків, відповідальності та прав держави як учасниці Чикагської конвенції, наводячи посилання на відповідні етапи Чикагської конвенції;

- визначити склад функцій та задач, що покладаються на систему державного регулювання льотної придатності згідно з темою домашнього завдання наводячи посилання на відповідні вимоги SARPs:

- на конкретних прикладах розкрити механізми та необхідні умови щодо забезпечення виконання відповідних обов'язків та забезпечення відповідальності в системі державного регулювання льотної придатності згідно з темою домашнього завдання.

При розгляді цих тем необхідно висвітлити основні фактори що зумовлюють особливості авіаційної діяльності у окремій державі та визначають специфіку побудови системи державного регулювання льотної придатності. Слід також

навести та проаналізувати приклади прояву цих факторів в умовах України. Базові літературні джерела: [1–11, 15,19–23].

При розкритті тем 4–5 необхідно:

- розкрити сутність “активного” та “пасивного” підходів до побудови системи державного регулювання льотної придатності:

- визначити негативні наслідки кожного з цих підходів при вирішенні задач державного регулювання льотної придатності;

- визначити фактори, що впливають на рівень застосування “активного” та “пасивного” підходів до побудови системи державного регулювання льотної придатності та пояснити їх дію на конкретних прикладах;

- надати та проаналізувати приклади централізовано регульованих механізмів забезпечення та/або підтримання льотної придатності, а також відповідні механізми саморегулювання стосовно конкретних суб’єктів регулювання та охарактеризувати їх вплив на результативність процесу регулювання. Базові літературні джерела: [2, 24–27].

При розкритті тем 6–10 необхідно:

- розкрити сутність факторів що визначають необхідність та можливість делегування повноважень САА на міжнародному та державному рівнях;

- навести приклади делегування повноважень САА, які передбачені SARPs;

- проаналізувати можливості делегування повноважень на міжнародному та державному рівнях в межах основних механізмів державного регулювання льотної придатності та навести відповідні посилання на вимоги SARPs;

- визначити умови делегування повноважень на міжнародному та державному рівнях при яких зберігаються обов’язки, відповідальність та права САА в системі міжнародного та державного регулювання льотної придатності відповідно до вимог Чикагської конвенції та SARPs.

При розгляді цих тем необхідно виділити повноваження, які САА не делегує, та пов'язати це з вимогами SARPs щодо основного авіаційного законодавства та повноважень директора САА. Базові літературні джерела: [1, 11–12, 15,23].

При розкритті теми 11-13 необхідно:

- виділити основні функції САА, як органу державного регулювання льотної придатності, які мають бути відбиті та забезпечені в основному авіаційному законодавстві держави;
- виділити склад обов'язків, відповідальності та прав які має отримати САА щодо державного регулювання льотної придатності відповідно до вимог та рекомендацій SARPs;
- навести конкретні переліки прав та обов'язків САА як органу державного регулювання льотної придатності, наводячи посилання на відповідні статті Чикагської конвенції та положення SARPс;
- визначити та проаналізувати склад повноважень директора САА щодо державного регулювання льотної придатності та фактори, що зумовлюють їх необхідність;
- навести та проаналізувати фактори що впливають на структуру САА та розподіл функцій між її структурними підрозділами;
- визначити положення Повітряного кодексу України, які відбивають специфіку державного регулювання льотної придатності в Україні. Базові літературні джерела: [1–15].

Варіанти тем домашнього завдання № 2

При розкритті теми 14-20 необхідно:

- визначити та проаналізувати характер дії основних факторів що впливають на розподіл функцій між структурними підрозділами САА, наводячи посилання на відповідні статті Чикагської конвенції та положення SARPс;
- виділити склад задач що має вирішувати відповідний структурний підрозділ САА та проаналізувати їх значимість при виконанні функцій САА по державному регулюванню льотної

придатності;

- розкрити механізми забезпечення виконання структурним підрозділом САА своїх функцій за умов збереження розподілу обов'язків та відповідальності за відповідними суб'єктами системи державного регулювання льотної придатності згідно до вимог SARP;

- навести та проаналізувати приклади що зумовлюють специфіку діяльності відповідного структурного САА підрозділу в умовах України. Базові літературні джерела: [7–23].

При розкритті тем 21–23 необхідно:

- визначити склад функцій та задач, що покладаються на систему державного регулювання льотної придатності згідно з вимогами SARP;

- визначити та проаналізувати фактори що впливають на структуру САА та розподіл функцій між її структурними підрозділами;

- розкрити ситуації, що зумовлюють необхідність та доцільність делегування відповідними органами САА частини своїх функцій та повноважень в галузі регулювання льотної придатності;

- виділити повноваження та функції, делегування яких не передбачається, наводячи посилання на відповідні етапі Чикагської конвенції та положення SARP;

- навести приклади делегування відповідними органами САА частини своїх функцій та повноважень в галузі регулювання льотної придатності на різних стадіях життєвого циклу об'єктів авіаційної техніки. Базові літературні джерела: [1, 6–9, 19, 15].

При розкритті тем 24–26 необхідно:

- визначити суть проблеми керування якістю та описати принципи системного підходу до її побудови;

- розкрити місце міжнародних стандартів серії ISO 9000 у становленні системного підходу та основні аспекти еволюції принципів побудови систем керування якістю в авіації;

- розкрити взаємозв'язок системного підходу до керування якістю та до проблеми «людського фактору» в цивільній авіації (за документами ICAO); Базові літературні джерела: [13–18, 22, 24–27].

При розкритті теми 27 необхідно:

- визначити зміст основних обов'язків та відповідальності суб'єкту державного регулювання льотної придатності відповідно до положень SARPs;

- виділити та описати основні фактори, які впливають на рівень забезпечення льотної придатності авіаційної техніки на відповідних стадіях життєвого циклу об'єктів авіаційної техніки;

- описати основні процедури та методи оцінки відповідності суб'єкту державного регулювання льотної придатності та визначити склад факторів, які впливають на їх обсяг та режими проведення;

- на конкретних прикладах з авіаційних правил України пояснити зміст процедур забезпечення обов'язків та відповідальності суб'єкту державного регулювання льотної придатності. Базові літературні джерела: [7–11, 15, 19–22].

-

Література

1. Ануфриева Л. П. Международное публичное право. М., 2005.

2. Бархатова Е. Ю. Международное публичное право в вопросах и ответах. М., 2005.

3. Бордунов В. Д., Котов А. И., Малеев Ю. Н. Правовое регулирование международных полетов гражданских воздушных судов. М., 1999.

4. Малеев Ю. Н. Международное воздушное право: Вопросы теории и практики. М., 2002.

5. Международное публичное право: Учебник / Под ред. Ю. М. Колосова, В. И. Кузнецова. М., 2000 г.

6. Международное публичное право: Учебник / Под ред. К.

А. Бекяшева. М., 2004.

7. «Конвенция о международной гражданской авиации», заключена в г. Чикаго 07.12.1944г.

8. Устав ООН, принят 26.06.1945 г.

9. КОНВЕНЦИЯ о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция). ICAO Doc 7300.

10. ОПРЕДЕЛЕНИЕ терминов, используемых в Конвенции о международной гражданской авиации. ICAO Doc 9369.

11. ПОЛИТИКА и инструктивный материал в области регулирования международного воздушного транспорта, ICAO Doc 9587.

12. ПРИЛОЖЕНИЕ 1. Выдача свидетельств авиационному персоналу.

13. ПРИЛОЖЕНИЕ 6. Эксплуатация воздушных судов: Международные стандарты и рекомендуемая практика: Часть 1. Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты. Часть 2. Международная авиация общего назначения. Самолеты. Часть 3. Международные полеты. Вертолеты.

14. ПРИЛОЖЕНИЕ 8. Летная годность воздушных судов: Международные стандарты.

15. РУКОВОДСТВО по организации работ в области летной годности, ICAO Doc 9389.

16. РУКОВОДСТВО по сохранению летной годности, ICAO Doc 9642.

17. ТЕХНИЧЕСКОЕ руководство по летной годности, ICAO Doc 9051.

18. РУКОВОДСТВО по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора, ICAO Doc 8335.

19. РУКОВОДСТВО по организации контроля за обеспечением безопасности полетов. Часть А. Создание государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и управление этой системой, ICAO Doc 9734.

20. ПРАВИЛА регистрации в ИКАО авиационных соглашений и договоров, ICAO Doc 6685.

21. ЦИРКУЛЯР ICAO “Человеческий фактор”, сборник материалов № 12.

22. ЦИРКУЛЯР ICAO 253-№ AN/151. “Роль человеческого фактора при техническом обслуживании и инспекции воздушных судов”.

23. ПОВІТРЯНИЙ кодекс України, введений в дію Постановою ВР № 3168-12 від 04.05.93, із змінами, внесеними згідно із Законами № 590/97-ВР від 21.10.97, ВВР, 1998, № 2, ст. 5. № 1297-XIV від 15.12.99, ВВР, 2000, № 11, ст. 89.

24. ЗАКОН України “Про акредитацію органів з оцінки відповідності” (Указ Президента України № 2407-111 від 17 травня 2001 року).

25. ЗАКОН України “Про підтвердження відповідності” (Указ Президента України № 2406-III від 17 травня 2001 року).

26. ЗАКОН України “Про стандартизацію” (Указ Президента України № 2408-III від 17 травня 2001 року).

27. ПРАВИЛА видачі сертифікатів льотної придатності цивільних повітряних суден України. Наказ Міністерства транспорту України, № 435 від 07.09.99, зареєстровано в Міністерстві юстиції України 22 вересня 1999 р. за № 638/3931.

28. ПРАВИЛА реєстрації цивільних повітряних суден в Україні. Наказ Міністерства транспорту України, № 434 від 07.09.99, зареєстровано в Міністерстві юстиції України 22 вересня 1999 р. за № 637/3930.

29. АВІАЦІЙНІ правила України. Частина 183. Порядок залучення представників Державного департаменту авіаційного транспорту.

30. НАКАЗ Міністерства транспорту України 31.07.2001 №498.

ДОДАТОК 1

Зразок оформлення титульного аркуша пояснювальної
записки домашнього завдання студентом

НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
Кафедра авіоніки

ДОМАШНЄ ЗАВДАННЯ № 1 (№ 2)
з дисципліни : «Міжнародне та державне регулювання
льотної придатності ПС»
»

Тема: «Деякі особливості використання нового
Повітряного кодексу України в ЦА та підтримка льотної
придатності повітряних суден»

Виконав:
студент групи АВ-511 ІАН
Васильченко І.В.
Викладач:
доц. Ситник О.Г.

Вступ

Верховна Рада прийняла нову редакцію Повітряного кодексу. За прийняття в цілому законопроекту №7144 проголосували 299 депутатів за мінімально необхідних 226. У новій редакції кодексу закріплюється поділ на державну і цивільну авіацію, чого не було в попередній редакції.

А це вимагає експлуатантів, державні органи регулювання та інші сторони, які пов'язані із авіаційною галуззю ознайомитися із ним та діяти згідно його норм та вимог.

В роботі приведено структуру нового Повітряного кодексу та проведений аналіз його основних пунктів, що стосуються льотної придатності, експлуатації повітряних суден і здійснення польотів.

Даний кодекс поділив авіацію на два типи: державну і цивільну. Уповноваженим органом у державній авіації визначено Міністерство оборони, а в цивільній авіації - орган, створюваний Кабінетом Міністрів.

Внесок у розвиток юридичної науки: визначено ознаки договору повітряного чартеру з іноземним елементом, правову природу договору повітряного чартеру, особливості предмету договору повітряного чартеру та суб'єктного складу учасників повітряного чартерного перевезення; запропоновано класифікація договорів повітряного чартеру, визначено колізійні прив'язки, до регулювання відносин, що виникають з договору повітряного чартеру з іноземним елементом; виявлені групи правовідносин, що виникають між учасниками повітряних пасажирських чартерних правовідносин; досліджено особливості правового положення учасників вантажного чартерного повітряного перевезення; визначено ряд особливостей цивільної відповідальності повітряного перевізника при виконанні міжнародних повітряних перевезень; проаналізовано зміст поняття "школа" у Конвенції для уніфікації деяких правил, щодо міжнародних повітряних перевезень.

Попередній варіант Повітряного кодексу було введено у дію постановою Ради №3168 від 4 травня 1993 року.

Повітряний кодекс – це головний документ держави, що регулює відносини в сфері повітряного і суміжних прав. Повітряний кодекс України регулює діяльність користувачів повітряного простору України з метою задоволення інтересів України та її громадян і забезпечення безпеки авіації.

Дія Повітряного кодексу України поширюється на всіх користувачів повітряного простору України в частині, що їх стосується, як на території України, так і за її межами, якщо закони країни перебування користувача не передбачають іншого.

Прийняття нового Повітряного кодексу України було одним з пріоритетів співробітництва у сфері транспорту, визначених у Порядку денному асоціації (ПДА) між Україною та ЄС. Цей документ встановлює основні правові засади діяльності цивільної авіації в Україні. Колишня редакція Повітряного кодексу яка діяла з 1993 року, не відповідала сучасним реаліям у багатьох аспектах.

З огляду на перспективи участі України в Європейському спільному авіаційному просторі та її бажання розширити можливості для українських громадян та компаній літати без обмежень, винятково важливо забезпечити нові правила діяльності авіації. Україна є повноправним членом таких впливових міжнародних організацій, як Міжнародна організація цивільної авіації (ІСАО) та Європейських організацій цивільної авіації. Відповідно, новий Повітряний кодекс повинен врегулювати такі питання:

а) впорядкування регулюючих та наглядових функцій у сфері авіації та системи організації державного управління;

б) розв'язання питань фінансування загальнодержавних витрат на забезпечення діяльності цивільної авіації;

в) реалізація державної політики у сфері ліцензування, здійснення державного регулювання діяльності підприємств

цивільної авіації усіх форм власності, пов'язаної з наданням послуг з перевезення пасажирів, вантажів повітряним транспортом, згідно з єдиними нормами і правилами;

г) адаптація законодавства України до *acquis communautaire* ЄС. Останній пункт означає надання Державіадміністрації (ДАА) широких повноважень для виконання діяльності з нагляду за безпекою і реальної можливості їх реалізувати та утворення незалежного органу з розслідування авіаційних подій.

До того ж, Україна має гармонізувати своє законодавство з базовими *acquis communautaire*, що містять такі блоки:

- спільні європейські правила цивільної авіації (процедури, ліцензії у сфері цивільної авіації);

- управління рухом (ліцензії авіадиспетчерів, спільні заходи щодо розвитку системи нового покоління управління європейським повітряним рухом (SESAR), нормативна база для створення єдиного європейського неба);

- безпека повітряних польотів;

- стандарти техніки безпеки та експлуатації (повідомлення про інциденти у цивільній авіації);

- авіаційна техніка безпеки (повітряні судна третіх країн, які використовують аеропорти ЄС, аварії та інциденти у цивільній авіації, інформування пасажирів про особливості перевізника і чорний список компаній високого ризику);

- екологічні вимоги (шумовий вплив повітряних суден і викидів CO₂).

Таким чином, робота на таким довгоочікуваним і потрібним документом, як Повітряний кодекс, ще не завершилася так як він потребує доопрацювань.

Структура нового Повітряного кодексу приведена нижче:

Структура нового Повітряного кодексу України:

Розділ I

ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

Стаття 1. Визначення термінів

Стаття 2. Суверенітет над повітряним простором України

Стаття 3. Сфера дії Повітряного кодексу України

Розділ II

СИСТЕМА ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ В ГАЛУЗІ АВІАЦІЇ

ТА ВИКОРИСТАННЯ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ УКРАЇНИ

Стаття 4. Державне регулювання діяльності в галузі авіації та використання повітряного простору України

Стаття 5. Державне регулювання діяльності в галузі цивільної авіації

Стаття 6. Повноваження керівника уповноваженого органу з питань цивільної авіації

Стаття 7. Державне регулювання діяльності в галузі державної авіації

Стаття 8. Державне регулювання використання повітряного простору України

Стаття 9. Розслідування авіаційних подій та інцидентів

Розділ III

ОСНОВНІ МЕХАНІЗМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ В ГАЛУЗІ АВІАЦІЇ

Стаття 10. Забезпечення безпеки авіації

Стаття 11. Нормативно-правове регулювання

Стаття 12. Здійснення загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність

Стаття 13. Сертифікація, схвалення суб'єктів авіаційної діяльності

Стаття 14. Визнання сертифікації суб'єктів та об'єктів авіаційної діяльності

Стаття 15. Сертифікаційні перевірки та нагляд

Стаття 16. Державні інспектори та особи, уповноважені на проведення перевірок

Стаття 17. Захист державних інспекторів та осіб, уповноважених на проведення перевірок

Стаття 18. Обов'язки керівників суб'єктів авіаційної діяльності, що перевіряються

Стаття 19. Відносини уповноваженого органу з питань цивільної авіації з правоохоронними органами

Стаття 20. Розгляд скарг на рішення уповноваженого органу з питань цивільної авіації та його посадових осіб

Стаття 21. Система обов'язкових сповіщень щодо безпеки цивільної авіації

Стаття 22. Система добровільних сповіщень щодо безпеки цивільної авіації

Розділ IV

ВИКОРИСТАННЯ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ УКРАЇНИ

Стаття 23. Організація використання повітряного простору України та відповідальність за порушення порядку його використання

Стаття 24. Державні пріоритети у використанні повітряного простору України

Стаття 25. Структура повітряного простору України

Стаття 26. Класифікація повітряного простору України

Стаття 27. Використання міжнародного повітряного простору

Стаття 28. Об'єднана цивільно-військова система організації повітряного руху

Стаття 29. Дозвільний порядок використання повітряного простору України

Стаття 30. Заборони та обмеження використання повітряного простору України.

Стаття 31. Контроль за дотриманням порядку та правил використання повітряного простору України

Стаття 32. Перетинання повітряними суднами державного кордону України

Стаття 33. Обслуговування повітряного руху та управління повітряним рухом

- Стаття 34. Сертифікація аеронавігаційного обслуговування
- Стаття 35. Метеорологічне обслуговування
- Стаття 36. Плата за аеронавігаційне обслуговування
- Стаття 37. Обслуговування аеронавігаційною інформацією

Розділ V

ПОВІТРЯНІ СУДНА ТА ЛЬОТНА ПРИДАТНІСТЬ

- Стаття 38. Класифікація повітряних суден
- Стаття 39. Реєстрація цивільних повітряних суден
- Стаття 40. Міжнародні договори відповідно до статті 83 bis до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію
- Стаття 41. Виключення повітряного судна з Державного реєстру цивільних повітряних суден України
- Стаття 42. Льотна придатність повітряних суден
- Стаття 43. Схвалення типової конструкції виробів авіаційної техніки, їх компонентів та обладнання
- Стаття 44. Льотна придатність екземпляра цивільного повітряного судна

Розділ VI

ПОЛЬОТИ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН

- Стаття 45. Організація польотів
- Стаття 46. Польоти повітряних суден
- Стаття 47. Бортова документація повітряного судна
- Стаття 48. Зв'язок під час виконання польотів

Розділ VII

АВІАЦІЙНИЙ ПЕРСОНАЛ

- Стаття 49. Склад авіаційного персоналу
- Стаття 50. Заборони та обмеження до власника свідоцтва
- Стаття 51. Сертифікація і допуск авіаційного персоналу до авіаційної діяльності
- Стаття 52. Підготовка, перепідготовка, підтвердження/ відновлення та підвищення кваліфікації авіаційного персоналу і персоналу з наземного обслуговування
- Стаття 53. Трудові відносини та соціальний захист авіаційного персоналу

Стаття 54. Державне регулювання авіаційної медичної діяльності

Стаття 55. Медичний сертифікат та медичне обстеження авіаційного персоналу

Стаття 56. Центри авіаційної медицини

Розділ VIII

ЕКІПАЖ ПОВІТРЯНОГО СУДНА

Стаття 57. Екіпаж повітряного судна

Стаття 58. Обов'язки та права членів екіпажу повітряного судна

Стаття 59. Командир повітряного судна

Стаття 60. Відповідальність та права командира повітряного судна

Стаття 61. Робочий час членів екіпажу цивільних повітряних суден

Стаття 62. Додаткові спеціалісти на борту повітряного судна

Розділ IX

АЕРОДРОМИ І АЕРОПОРТИ

Стаття 63. Аеродроми (вертодроми)

Стаття 64. Державна реєстрація аеродромів

Стаття 65. Сертифікація аеродрому

Стаття 66. Експлуатант аеродрому

Стаття 67. Маркірування аеродромів, злітно-посадкових майданчиків

Стаття 68. Маркірування об'єктів і перешкод

Стаття 69. Приаеродромна територія. Будівництво на приаеродромній території

Стаття 70. Аеропорти

Стаття 71. Координовані аеропорти

Стаття 72. Експлуатант аеропорту

Стаття 73. Управління аеропортами та цивільними аеродромами

Стаття 74. Землі аеропортів (аеродромів)

Стаття 75. Особливості розпорядження майном аеропортів (аеродромів)

Стаття 76. Будівництво, реконструкція і модернізація аеропортів (аеродромів)

Стаття 77. Наземне обслуговування в аеропортах і на аеродромах

Стаття 78. Обмеження монополістичної діяльності в аеропортах
Вільна конкуренція та рівноправність

Стаття 79. Повноваження місцевих органів виконавчої влади щодо забезпечення діяльності аеропортів

Стаття 80. Забезпечення доступу і обмеження прав користування аеропортами та аеродромами

Стаття 81. Плата за аеропортове обслуговування

Стаття 82. Аварійно-рятувальне та протипожежне забезпечення

Розділ X

ОХОРОНА НАВКОЛИШНЬОГО ПРИРОДНОГО СЕРЕДОВИЩА

Стаття 83. Захист навколишнього природного середовища від шкідливого впливу польотів цивільних повітряних суден

Стаття 84. Захист населення від шкідливого впливу викидів (емісії) забруднюючих речовин, шуму, електромагнітного випромінювання, ризику авіаційних подій під час експлуатації повітряних суден

Розділ XI

ЗАХИСТ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ ВІД АКТИВ НЕЗАКОННОГО ВТРУЧАННЯ

Стаття 85. Організація забезпечення авіаційної безпеки

Стаття 86. Заходи щодо захисту від актив незаконного втручання

Стаття 87. Превентивні заходи безпеки

Стаття 88. Врегулювання кризових ситуацій

Стаття 89. Предмети, заборонені для пронесення в зони обмеженого доступу аеропортів, що охороняються, та до перевезення на повітряних судах

Стаття 90. Підтримання встановленого порядку на борту повітряного судна

Стаття 91. Застосування заходів стримування

Розділ XII ПОВІТРЯНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ

- Стаття 92. Загальні умови ліцензування
- Стаття 93. Забезпечення авіаційного перевізника
- Стаття 94. Умови виконання повітряних перевезень українським авіаперевізником
- Стаття 95. Умови здійснення повітряних перевезень іноземним авіаперевізником
- Стаття 96. Суспільно важливі повітряні перевезення
- Стаття 97. Повітряні перевезення небезпечних вантажів
- Стаття 98. Продаж повітряних перевезень, договір повітряного перевезення
- Стаття 99. Тарифи на повітряні перевезення
- Стаття 100. Обов'язки та відповідальність авіаційного перевізника
- Стаття 101. Захист прав споживачів послуг з повітряних перевезень
- Стаття 102. Обслуговування пасажирів з обмеженими фізичними можливостями (інвалідів)

Розділ XIII

ПРАВА ПАСАЖИРА НА КОМПЕНСАЦІЮ У РАЗІ ВІДМОВИ У ПЕРЕВЕЗЕННІ, СКАСУВАННЯ ЧИ ТРИВАЛОЇ ЗАТРИМКИ АВІАРЕЙСІВ

- Стаття 103. Порядок виплати компенсації
- Стаття 104. Компенсація пасажиром у разі відмови у перевезенні
- Стаття 105. Компенсація пасажиром у разі скасування рейсу
- Стаття 106. Компенсація пасажиром у разі затримки рейсу
- Стаття 107. Компенсація пасажиром за зміну класу обслуговування

Розділ XIV АВІАЦІЙНІ РОБОТИ

- Стаття 108. Умови виконання авіаційних робіт
- Стаття 109. Особливості виконання авіаційних робіт експлуатантами

Розділ XV
ПОШУК І РЯТУВАННЯ

- Стаття 110. Повітряне судно, що зазнає або зазнало лиха
- Стаття 111. Сигнали лиха повітряного судна
- Стаття 112. Повідомлення про повітряні судна, що зазнають або зазнали лиха
- Стаття 113. Організація та проведення пошуку і рятування
- Стаття 114. Забезпечення проведення пошукових і рятувальних робіт
- Стаття 115. Пошук і рятування за межами території України
- Стаття 116. Завершення пошуку і рятування

Розділ XVI
АВІАЦІЙНЕ СТРАХУВАННЯ

- Стаття 117. Обов'язкове авіаційне страхування цивільної авіації
- Стаття 118. Обов'язки суб'єктів авіаційної діяльності з авіаційного страхування

Розділ XVII
РОЗСЛІДУВАННЯ АВІАЦІЙНИХ ПОДІЙ

- Стаття 119. Організація розслідування авіаційних подій та інцидентів
- Стаття 120. Організація діяльності Експертної установи з розслідування авіаційних подій
- Стаття 121. Запобігання авіаційним подіям та інцидентам
- Стаття 122. Забезпечення захисту інформації з безпеки польотів
- Стаття 123. Облік авіаційних подій
- Стаття 124. Роботи на місці авіаційної події
- Стаття 125. Фінансування робіт, пов'язаних з розслідуванням авіаційної події,
і відшкодування витрат

Розділ XVIII
ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ПОРУШЕННЯ ЗАКОНОДАВСТВА
В ГАЛУЗІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

- Стаття 126. Відповідальність за порушення законодавства в галузі цивільної авіації

Стаття 127. Фінансові санкції, що застосовуються до юридичних осіб - суб'єктів авіаційної діяльності

Стаття 128. Орган, уповноважений розглядати справи про правопорушення у галузі цивільної авіації

Стаття 129. Порядок накладення, оплати та стягнення штрафів за правопорушення в галузі цивільної авіації

Стаття 130. Порядок оскарження постанови у справі про правопорушення у галузі цивільної авіації

Розділ XIX

ПРИКІНЦЕВІ ТА ПЕРЕХІДНІ ПОЛОЖЕННЯ

Так, як наша робота більш орієнтована на саме льотну придатність та експлуатацію повітряних суден, то більш детально зупинимося на розділу 5. Розділ V.

ПОВІТРЯНІ СУДНА ТА ЛЬОТНА ПРИДАТНІСТЬ

Стаття 38. Класифікація повітряних суден

1. Повітряні судна поділяються на цивільні і державні.
2. Прототипом цивільного повітряного судна вважається повітряне судно нової конструкції, призначене для використання як цивільне повітряне судно, на якому проводяться випробування з метою сертифікації типової конструкції.
3. Модифікованим цивільним повітряним судном вважається цивільне повітряне судно, на якому вперше встановлені нові компоненти або обладнання, що впливають на характеристики повітряного судна або призначені для розширення його експлуатаційних обмежень, і на якому проводяться випробування з метою схвалення встановлення цих компонентів або обладнання. До модифікованого цивільного повітряного судна також належить цивільне повітряне судно, на якому проводяться випробування з метою розширення експлуатаційних обмежень без встановлення нових компонентів або обладнання.
4. Новим цивільним повітряним судном вважається серійно виготовлене цивільне повітряне судно, на якому

проводяться приймальні випробування з метою підтвердження його характеристик характеристикам схваленої типової конструкції.

Стаття 39. Реєстрація цивільних повітряних суден

1. Цивільне повітряне судно може бути зареєстроване лише в одному реєстрі.

2. Внесення повітряного судна до Державного реєстру цивільних повітряних суден України визначає його національну належність до України.

Реєстрація повітряного судна в Державному реєстрі цивільних повітряних суден України не є свідченням права власності на повітряне судно будь-якої юридичної або фізичної особи.

Уповноважений орган з питань цивільної авіації несе відповідальність за контроль льотної придатності та експлуатації цього повітряного судна.

3. Цивільному повітряному судну, внесеному до Державного реєстру цивільних повітряних суден України, надаються державний та реєстраційний знаки та видається реєстраційне посвідчення згідно з авіаційними правилами України.

Повітряне судно може бути зареєстроване за умови, що воно:

а) є власністю юридичної особи України або фізичної особи - резидента;

б) отримується експлуатантом України в оренду чи у лізинг у нерезидента.

4. Уповноважений орган з питань цивільної авіації може відмовити в реєстрації цивільного повітряного судна у разі, якщо повітряне судно не відповідає вимогам щодо льотної придатності, охорони навколишнього природного середовища або інших обмежень, встановлених уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

5. З дня внесення цивільного повітряного судна до Державного реєстру цивільних повітряних суден України всі записи, зроблені раніше щодо цього судна у реєстрах повітряних суден інших держав, Україною не визнаються.

6. У разі якщо повітряне судно не виключено з Державного реєстру цивільних повітряних суден України, внесення його до реєстру повітряних суден іншої держави Україною не визнається.

7. Цивільні повітряні судна підлягають перереєстрації у Державному реєстрі цивільних повітряних суден України у випадках, передбачених авіаційними правилами України.

8. Не підлягають реєстрації у Державному реєстрі цивільних повітряних суден України:

1) повітряні судна, зліт яких здійснюється за допомогою ніг пілота (дельтаплани, пароплани, мотопароплани тощо);

2) метеорологічні радіозонди та кулі-пілоти, що використовуються виключно для метеорологічних потреб;

3) безпілотні некеровані аеростати без корисного вантажу;

4) безпілотні повітряні судна, максимальна злітна вага яких не перевищує 20 кілограмів і які використовуються для розваг та спортивної діяльності.

Ці повітряні судна підлягають обліку в організаціях, зазначених у частині дев'ятій статті 4 цього Кодексу.

9. Нові та модифіковані повітряні судна, не внесені до Державного реєстру цивільних повітряних суден України, на яких проводяться приймальні випробування, та модифіковані повітряні судна іноземної реєстрації, на яких проводяться приймальні випробування в Україні, підлягають обліку з наданням тимчасових позначень та виданням тимчасового облікового посвідчення. Облік таких повітряних суден здійснюється уповноваженим центральним органом з питань цивільної авіації. Порядок обліку та форма тимчасового облікового посвідчення для таких повітряних суден визначаються авіаційними правилами України.

10. Реєстрацію планерів, дельтапланів, надлегких літальних апаратів, інших повітряних суден спортивного призначення, повітряних суден аматорської конструкції, аеростатичних апаратів, а також видачу посвідчень про їх реєстрацію здійснює уповноважений орган з питань цивільної авіації чи установи, що визначені уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

Стаття 40. Міжнародні договори відповідно до статті 83 bis до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію

1. Керівник уповноваженого органу з питань цивільної авіації відповідно до Закону України "Про ратифікацію Протоколу про введення нової статті 83 bis до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію" може укласти з авіаційним органом влади іншої держави договір про взяття на себе певних функцій та обов'язків держави реєстрації щодо повітряного судна, яке зареєстроване в цій державі, якщо експлуатантом цього повітряного судна є український експлуатант.

2. Керівник уповноваженого органу з питань цивільної авіації може укласти договір з авіаційним органом влади іншої держави про передачу цій державі певних функцій та обов'язків держави реєстрації щодо повітряного судна, зареєстрованого в Україні.

3. Про будь-який договір, укладений згідно з частинами першою і другою цієї статті, щодо передачі функцій та обов'язків держави реєстрації щодо повітряного судна керівник уповноваженого органу з питань цивільної авіації повідомляє Раду Міжнародної організації цивільної авіації.

Стаття 41. Виключення повітряного судна з Державного реєстру цивільних повітряних суден України

1. Повітряне судно виключається з Державного реєстру цивільних повітряних суден України у разі:

- 1) припинення експлуатації типу повітряного судна;
- 2) подання власником повітряного судна або уповноваженою ним особою заявки на виключення повітряного

судна з Державного реєстру цивільних повітряних суден України;

3) не продовження дії сертифіката льотної придатності або дозволу на виконання польотів протягом 24 місяців;

4) припинення договору оренди чи лізингу такого повітряного судна.

2. У разі виключення повітряного судна з Державного реєстру цивільних повітряних суден України реєстраційне посвідчення втрачає чинність.

Стаття 42. Льотна придатність повітряних суден

1. Льотна придатність повітряного судна встановлюється шляхом сертифікації типової конструкції виробу авіаційної техніки, що є первинним визначенням льотної придатності.

2. Льотна придатність екземпляра повітряного судна забезпечується відповідністю його конструкції, компонентів та обладнання, що встановлені на ньому, схваленій типовій конструкції, виконанням заходів з підтримання льотної придатності та підтвердженням того, що воно перебуває у стані, придатному для виконання польоту.

3. Система підтримання льотної придатності повітряних суден встановлюється авіаційними правилами України.

Стаття 43. Схвалення типової конструкції виробів авіаційної техніки, їх компонентів та обладнання

1. Виріб авіаційної техніки серійного виробництва повинен мати сертифікат типу. Сертифікат типу і сертифікація змін до нього, у тому числі додаткові сертифікати типу, видаються розробнику за його заявкою, якщо заявник довів, що виріб відповідає сертифікаційному базису для типової конструкції, встановленому з метою забезпечення відповідності вимогам льотної придатності та вимогам щодо захисту навколишнього природного середовища, визначеним авіаційними правилами України, а також якщо відсутні особливі риси або характеристики, що роблять його небезпечним під час

експлуатації. Сертифікат типу охоплює виріб, у тому числі всі компоненти і обладнання, встановлені на ньому.

2. Основні компоненти і обладнання, призначені для встановлення на виробках, повинні мати свідоцтво про схвалення або схвальний лист. Компоненти і обладнання, що підлягають схваленню окремо від схвалення типової конструкції виробу, визначаються авіаційними правилами України. Усі положення авіаційних правил України, що застосовуються до сертифікації типу, також застосовуються до схвалення шляхом видання свідоцтв про схвалення або схвальних листів для компонентів і обладнання, якщо інше не передбачено авіаційними правилами України.

3. Для повітряних суден одного типу з урахуванням їх кількості може бути виданий обмежений сертифікат типу. У такому разі встановлюється відповідний сертифікаційний базис, що гарантує забезпечення адекватного рівня безпеки з урахуванням мети використання, незважаючи на відхилення від визначених авіаційними правилами України вимог з льотної придатності для відповідної категорії повітряних суден. На видання обмежених сертифікатів типу поширюються положення, що застосовуються до видання сертифікатів типу.

Стаття 44. Льотна придатність екземпляра цивільного повітряного судна

1. На кожне цивільне повітряне судно, внесене до Державного реєстру цивільних повітряних суден України, видається відповідно до авіаційних правил України уповноваженим органом з питань цивільної авіації сертифікат льотної придатності відповідного зразка, який засвідчує відповідність його конструкції та експлуатаційної документації схваленій типовій конструкції, а також стан придатності повітряного судна до польотів.

2. У разі невідповідності повітряного судна вимогам льотної придатності уповноважений орган з питань цивільної авіації замість сертифіката льотної придатності може видати

дозвіл на виконання польотів, якщо встановлено, що повітряне судно здатне безпечно виконувати основний політ за умови дотримання встановлених обмежень.

Перелік умов, за яких може бути видано дозвіл на виконання польотів, установлюється авіаційними правилами України. На таких повітряних суднах не дозволяється здійснювати комерційні перевезення багажу, вантажу, пошти та пасажирів і виконувати авіаційні роботи за плату, наймом або договором чартеру та проводити навчання.

3. У разі виконання польоту в повітряному просторі інших держав експлуатант повітряного судна, на яке видано дозвіл на виконання польотів, перед початком польоту має отримати дозвіл відповідних уповноважених органів цих держав.

4. Цивільне повітряне судно в разі застосування до нього вимог щодо шуму на місцевості та емісії шкідливих речовин авіаційних двигунів повинно бути сертифіковане на відповідність авіаційним правилам України.

5. З метою встановлення відповідності повітряного судна нормативам у сфері захисту навколишнього природного середовища уповноважений орган з питань цивільної авіації видає сертифікат повітряного судна щодо шуму на місцевості.

6. Сертифікація планерів, дельтапланів, надлегких літальних апаратів, інших повітряних суден спортивного призначення, повітряних суден аматорської конструкції, аеростатичних апаратів та допоміжних пристроїв, що впливають на безпеку польотів, здійснюється установою, визначеною уповноваженим органом з питань цивільної авіації, за участю розробника зазначених повітряних суден і відповідних федерацій та асоціацій.

Видача дозволів на виконання польотів з метою засвідчення льотної придатності, а також контроль за підтриманням льотної придатності у процесі експлуатації зазначених у цій статті повітряних суден здійснюються в

порядку, передбаченому правилами, встановленими уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

Тобто, проаналізувавши даний документ ми можемо побачити, що він не зазнав суттєвих змін в плані льотної придатності повітряних суден, проте він врегулював спірні питання що раніше не були узгоджені. Тим самим привів у відповідність законодавчу базу до міжнародних договорів та документів в сфері цивільної авіації.

ВИСНОВКИ: Прийняття нового Повітряного кодексу України було одним з пріоритетів співробітництва у сфері транспорту на 2015 рік, визначених у Порядку денному асоціації (ПДА) між Україною та ЄС та однією з передумов підписання Угоди про спільний авіаційний простір. До позитивів нового Повітряного кодексу можна віднести такі питання:

- розподіл авіації на державну і цивільну;

До цивільної авіації належать комерційна авіація (перевезення пасажирів та вантажів), виконання авіаційних робіт та авіація загального призначення – так звана «мала авіація», яка використовується з приватною метою та регулюється спрощеними правилами та вимогами. Державна ж авіація забезпечує національну безпеку та використовує повітряні судна для оборони держави і захисту населення.

- впорядкування регулюючих та наглядових функцій у сфері авіації та системи організації державного управління;

Повітряним кодексом визначено Уповноважений орган з питань цивільної авіації, який реалізує державну політику і стратегію розвитку авіації України, здійснює державне регулювання діяльності в галузі цивільної авіації.

- вирішення питань фінансування загальнодержавних витрат на забезпечення діяльності цивільної авіації;

Загальнодержавні витрати на авіаційну діяльність та участь України в міжнародних авіаційних організаціях здійснюються за рахунок бюджету України.

- реалізація державної політики у сфері ліцензування, здійснення державного регулювання діяльності підприємств цивільної авіації усіх форм власності, пов'язаної з наданням послуг з перевезення пасажирів, вантажів повітряним транспортом, згідно з єдиними нормами і правилами;

Нововведенням Повітряного кодексу є можливість організувати суспільно-важливі перевезення пасажирів при наданні права авіаперевізникам на виконання польотів, враховуючи потреби розвитку транспортної системи України. Тобто, авіаційне відомство може прийняти рішення про обслуговування певного маршруту навіть з незначним повітряним рухом, проте важливим для міста або регіону.

- захист прав споживачів послуг з повітряних перевезень;

Вперше чітко прописані обов'язки авіакомпанії перед пасажирами. Так, згідно документу авіакомпанія несе відповідальність за втрату або збиток, заподіяний при перевезенні пасажирів, багажу, вантажу і пошти. До речі, якщо в минулому варіанті кодексу штрафні санкції відносно авіакомпаній згадувалися лише побіжно, то в новому документі чітко прописані конкретні цифри. забезпечення безпеки авіації (польотів, техніки експлуатації);

Кодекс забороняє на відстані до 15 км від меж аеродрому відкрите складування харчових відходів та будівництво споруд, які можуть призводити до масового скупчення птахів.

- модернізація засад функціонування аеропортів та аеродромів;

Документом визначено аеродроми (вертодроми) та їх державну реєстрацію, сертифікацію аеродрому, маркування аеродромів, злітно-посадкових майданчиків, приаеродромну територію, будівництво на приаеродромній території, землі аеропортів (аеродромів), наземне обслуговування в аеропортах і на аеродромах, а також повноваження місцевих органів виконавчої влади щодо забезпечення діяльності аеропортів та забезпечення громадського порядку в аеропортах.

- відповідальність за порушення законодавства в галузі цивільної авіації, зокрема фінансові санкції, що застосовуються до юридичних осіб-суб'єктів авіаційної діяльності;

Встановлено розміри штрафів за різні порушення: для юросіб - від 500 до 8 тисяч не оподатковуваних мінімумів доходів (8,5-136 тис. гривень), для фізосіб - від 100 до 1 тисяч таких мінімумів (1,7-17 тис. гривень).

- захист навколишнього середовища;

Суб'єкти авіаційної діяльності зобов'язані під час експлуатації літаків на землі та в повітрі дотримуватись встановлених нормативів вмісту забруднюючих речовин у відпрацьованих газах та впливу фізичних факторів та вживати заходів для зменшення обсягів викидів цих речовин і рівня шуму, електромагнітного та радіаційного випромінювання.

- адаптація законодавства України до *acquis communautaire* ЄС.

Надання уповноваженому органу в галузі цивільної авіації (Державіаадміністрації) більшої незалежності від Міністерства інфраструктури України, утворення Національної комісії з розслідування авіаційних подій.

Проте новий Повітряний кодекс містить і низку недоліків. Так, у кодексі не визначений порядок роботи та пільги для «малої авіації» і зміни спрямовані на врегулювання та захист прав пасажирів, кодекс враховує далеко не всі ситуації, в яких може опинитись пасажир. Наприклад, не прописана компенсація, якщо пасажир постраждав під час польоту, немає конкретних штрафів у випадку пошкодження багажу. Також новий Повітряний кодекс переобтяжений посиланнями на норми інших законодавчих та нормативно-правових актів, що суттєво ускладнює його реалізацію.

У цілому ж слід відзначити, що новий Повітряний кодекс спрямований на приведення чинного законодавства у відповідність до норм міжнародного повітряного права, і його оновлення значно полегшить «відкриття» неба ЄС, США та

інших країн для пасажирів, авіаперевізників та літакобудування України.

Внесок у розвиток юридичної науки: визначено ознаки договору повітряного чартеру з іноземним елементом, правову природу договору повітряного чартеру, особливості предмету договору повітряного чартеру та суб'єктного складу учасників повітряного чартерного перевезення; запропоновано класифікація договорів повітряного чартеру, визначено колізійні прив'язки, до регулювання відносин, що виникають з договору повітряного чартеру з іноземним елементом; виявлені групи правовідносин, що виникають між учасниками повітряних пасажирських чартерних правовідносин; досліджено особливості правового положення учасників вантажного чартерного повітряного перевезення; визначено ряд особливостей цивільної відповідальності повітряного перевізника при виконанні міжнародних повітряних перевезень; проаналізовано зміст поняття "школа" у Конвенції для уніфікації деяких правил, щодо міжнародних повітряних перевезень.

До позитивів нового Повітряного кодексу можна віднести такі питання:

- розподіл авіації на державну і цивільну;

До цивільної авіації належать комерційна авіація перевезення пасажирів та вантажів), виконання авіаційних робіт та авіація загального призначення – так звана «мала авіація», яка використовується з приватною метою та регулюється спрощеними правилами та вимогами. Державна ж авіація забезпечує національну безпеку та використовує повітряні судна для оборони держави і захисту населення.

- впорядкування регулюючих та наглядових функцій у сфері авіації та системи організації державного управління;

Повітряним кодексом визначено Уповноважений орган з питань цивільної авіації, який реалізує державну політику і стратегію розвитку авіації України, здійснює державне регулювання діяльності в галузі цивільної авіації.

- вирішення питань фінансування загальнодержавних витрат на забезпечення діяльності цивільної авіації;

Загальнодержавні витрати на авіаційну діяльність та участь України в міжнародних авіаційних організаціях здійснюються за рахунок бюджету України.

- реалізація державної політики у сфері ліцензування, здійснення державного регулювання діяльності підприємств цивільної авіації усіх форм власності, пов'язаної з наданням послуг з перевезення пасажирів, вантажів повітряним транспортом, згідно з єдиними нормами і правилами;

Нововведенням Повітряного кодексу є можливість організувати суспільно-важливі перевезення пасажирів при наданні права авіаперевізникам на виконання польотів, враховуючи потреби розвитку транспортної системи України. Тобто, авіаційне відомство може прийняти рішення про обслуговування певного маршруту навіть з незначним повітряним рухом, проте важливим для міста або регіону.

- захист прав споживачів послуг з повітряних перевезень;

Вперше чітко прописані обов'язки авіакомпанії перед пасажирами. Так, згідно документу авіакомпанія несе відповідальність за втрату або збиток, заподіяний при перевезенні пасажирів, багажу, вантажу і пошти. До речі, якщо в минулому варіанті кодексу штрафні санкції відносно авіакомпаній згадувалися лише побіжно, то в новому документі чітко прописані конкретні цифри. Наприклад, в Кодексі передбачено, що якщо пасажирам відмовлено у перевезенні проти їхньої волі, перевізник має виплатити їм компенсацію у таких розмірах: 250 євро – для рейсів дальністю до 1500 кілометрів; 400 євро – для рейсів дальністю від 1500 до 3500 кілометрів; 600 євро – для рейсів дальністю понад 3500 кілометрів.

- забезпечення безпеки авіації (польотів, техніки експлуатації);

Наприклад, встановлено вікові обмеження для пілотів комерційної авіації та обмеження щодо будівництва на приаеродромній території. Кодекс забороняє на відстані до 15 км від меж аеродрому відкрите складування харчових відходів та будівництво споруд, які можуть призводити до масового скупчення птахів.

- модернізація засад функціонування аеропортів та аеродромів;

Документом визначено аеродроми (вертодроми) та їх державну реєстрацію, сертифікацію аеродрому, маркування аеродромів, злітно-посадкових майданчиків, приаеродромну територію, будівництво на приаеродромній території, землі аеропортів (аеродромів), наземне обслуговування в аеропортах і на аеродромах, а також повноваження місцевих органів виконавчої влади щодо забезпечення діяльності аеропортів та забезпечення громадського порядку в аеропортах.

- відповідальність за порушення законодавства в галузі цивільної авіації, зокрема фінансові санкції, що застосовуються до юридичних осіб-суб'єктів авіаційної діяльності;

Встановлено розміри штрафів за різні порушення: для юросіб - від 500 до 8 тисяч не оподатковуваних мінімумів доходів (8,5-136 тис. гривень), для фізосіб - від 100 до 1 тисяч таких мінімумів (1,7-17 тис. гривень).

- захист навколишнього середовища;

Суб'єкти авіаційної діяльності зобов'язані під час експлуатації літаків на землі та в повітрі дотримуватись встановлених нормативів вмісту забруднюючих речовин у відпрацьованих газах та впливу фізичних факторів та вживати заходів для зменшення обсягів викидів цих речовин і рівня шуму, електромагнітного та радіаційного випромінювання.

- адаптація законодавства України до *acquis communautaire* ЄС.

Надання уповноваженому органу в галузі цивільної авіації (Державіаадміністрації) більшої незалежності від Міністерства

інфраструктури України, утворення Національної комісії з розслідування авіаційних подій.

Проте новий Повітряний кодекс містить і низку недоліків. Так, у кодексі не визначений порядок роботи та пільги для «малої авіації». Попри те, що прийняті зміни спрямовані на врегулювання та захист прав пасажирів, кодекс враховує далеко не всі ситуації, в яких може опинитись пасажир. Наприклад, не прописана компенсація, якщо пасажир постраждав під час польоту, немає конкретних штрафів у випадку пошкодження багажу. Також новий Повітряний кодекс переобтяжений посиланнями на норми інших законодавчих та нормативно-правових актів, що суттєво ускладнює його реалізацію.

У цілому ж слід відзначити, що новий Повітряний кодекс спрямований на приведення чинного законодавства у відповідність до норм міжнародного повітряного права, і його оновлення значно полегшить «відкриття» неба ЄС, США та інших країн для пасажирів, авіаперевізників та літакобудування України.

Література

- 1) Авіаційні правила України
- 2) Діковська І.А. Повітряний кодекс України: науково-практичний коментар електронна версія. К. Ліга - 2009р. 130с.
- 3) Правила обслуговування повітряного руху на цивільних аеродромах України, Наказ МТЗУ від 23.06.2010 № 383,
- 4) www.aviadocs.net
- 5) www.rada.gov.ua
- 6) www.avia.gov.ua

Укладач СИТНИК Олександр Георгійович
Редактор В.Д. Бабанська
Технічний редактор А.І. Лаврінович
Комп'ютерна верстка: Т. Герасименко
Підписано до друку . Формат 60×84/16. Папір друк.
Офсетний друк. Ум. фарбо-відб.11. Ум. друк арк. 2,32. Обл.-
вид. арк. 2,5. Тираж 100 прим. Замовлення № . Ціна
Вид. №

Видавництво НАУ
03058. Київ-58, проспект Космонавта Комарова, 1.
Свідоцтво про внесення Державного реєстру ДК № від .2015