

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
Національний авіаційний університет
Навчально-науковий інститут аеронавігації

ЗАТВЕРДЖУЮ
Проректор з навчальної та
методичної роботи

_____ Т.Іванова

«__» _____ 2016 р.



Система менеджменту якості
ПОЛОЖЕННЯ
про рейтингову систему оцінювання набутих студентом знань та вмінь
з навчальної дисципліни «Інтелектуальна власність та
патентознавство об'єктів авіоніки»

Методичні рекомендації
до виконання самостійного завдання для студентів зі спеціальності : 7(8).05110301
"Комплекси пілотажно-навігаційного обладнання"
які виконують роботу з дисципліни: **«Інтелектуальна власність та**
патентознавство об'єктів авіоніки»



Київ 2018

Програма, методичні вказівки і контрольні завдання за курсом для студентів всіх спеціальностей.

Затверджено на засіданні кафедри авіоніки

Укладачі: Ситник О.Г.

19. Навчальна дисципліна «Інтелектуальна власність та патентознавство об'єктів авіоніки»

(п.3.1.2 робочого навчального плану)

19.1. Узагальнені дані щодо вивчення дисципліни:

Напрямок підготовки: 6.051103 "Авіоніка"

Спеціальність: 7(8).05110301 "Комплекси пілотажно-навігаційного обладнання"

Курс – 5, Семестр – 9, Лекції – 17,

Диференційований залік – 9 семестр,

Практичні заняття – 17, Індивідуальна робота – 2,

Самостійна робота – 72,

Всього годин – 108, Домашнє завдання – (1) 9 семестр

ІНДИВІДУАЛЬНІ ТА КОЛЕКТИВНІ ТВОРЧІ ЗАВДАННЯ НА САМОСТІЙНУ РОБОТУ.

За час вивчення курсу студенти виконують самостійне завдання, що можна розбити на два етапи.

1. Статистика «Інтелектуальна власність та патентознавство об'єктів авіоніки»

Докладна інформація про виконання даної роботи та систему оцінки приводиться у розділі 7

2. Наукова робота на основі статистичних матеріалів (завдання 1) (чи реферат тільки за погодженням з викладачем!)

Замість вказаних завдань студент може виконувати інші індивідуальні чи колективні завдання з **власної ініціативи** чи запропоновані викладачем. Методичні вказівки містять тематику та методичні рекомендації щодо оформлення та виконання самостійної роботи з навчальної дисципліни “міжнародне та державне регулювання в цивільній авіації”. Призначені для студентів спеціальності 8.100107 “Обладнання повітряних суден”.

Зміст

ЗАГАЛЬНІ МЕТОДИЧНІ ВКАЗІВКИ.....	2
СТРУКТУРА, ЗМІСТ ТА ОБСЯГ САМОСТІЙНОЇ РОБОТИ	3
РЕКОМЕНДОВАНІ ТЕМИ САМОСТІЙНОЇ РОБОТИ	5
МЕТОДИЧНІ ВКАЗІВКИ ДО ВИКОНАННЯ САМОСТІЙНОЇ РОБОТИ	6
СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ.....	9
ДОДАТОК. ЗРАЗОК ТИТУЛЬНОГО АРКУША САМОСТІЙНОЇ РОБОТИ	10

1. ЗАГАЛЬНІ МЕТОДИЧНІ ВКАЗІВКИ

САМОСТІЙНА РОБОТА З НАВЧАЛЬНОЇ ДИСЦИПЛІНИ «Інтелектуальна власність та патентознавство об'єктів авіоніки»

передбачене навчальним планом для студентів спеціальності 8.100107 «Обладнання повітряних суден».

Мета Самостійної роботи – 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 повітряних суден.

При виконанні Самостійної роботи необхідно використовувати дані методичні вказівки, список рекомендованої літератури, а також тематичні, реферативні журнали та авіаційні інтернет-сайти.

Вибір теми Самостійної роботи студент узгоджує з викладачем, що проводить лекційні заняття. При виконанні Самостійна робота 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 завдань;
- надати змістовний опис та обґрунтувати доцільність та результативність існуючого та/або пропонованого шляху вирішення цих завдань.

СТРУКТУРА, ЗМІСТ ТА ОБСЯГ САМОСТІЙНА РОБОТА

2. Самостійна робота має містити такі структурні складові, кожен з яких необхідно розпочинати з нової сторінки:

- титульний аркуш (див. додаток);
- перелік умовних позначень та скорочень (при необхідності);
- зміст;
- вступ;
- основну частину, яка може підрозділятися на розділи, підрозділи;
- висновки;
- перелік використаних джерел;
- додатки.

Матеріали Самостійної роботи 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 до Самостійної роботи 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 Самостійної роботи 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 до Самостійна робота , а також на відповідні інтернет-сайти.

Висновки Самостійної роботи 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 завдань міжнародного та державного регулювання льотної придатності.

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

У додатках, при необхідності, наводяться довідкові ілюстративні та інші матеріали, що мають самостійне значення для розкриття положень що викладені у Самостійна робота .

Обов'язковим додатком до Самостійної роботи є *перелік термінів та їх визначень*, що використані при виконанні домашнього завдання. Терміни наводити в алфавітному порядку з обов'язковим посиланням на першоджерело. Враховуючи існуючу практику визначення та трактування термінів стосовно до контексту конкретного документа, яка досить часто має місце в SARPs та інших міжнародних

стандартах, доцільно наводити декілька існуючих визначень одного и того ж терміну та вказувати, яке з трактувань використовувалось стосовно завдань, що розглядалися у Самостійної роботи .

Самостійні роботи 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 Самостійної роботи повинен складати 20...35 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.

Самостійної роботи необхідно зброшурувати. Сторінки повинні мати наскрізну нумерацію.

РЕКОМЕНДОВАНІ ТЕМИ САМОСТІЙНОЇ РОБОТИ

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

державної авіаційної адміністрації (САА);
директора державної авіаційної адміністрації;
експлуатанта
організації з технічного обслуговування;
сертифікованого авіаційно-технічного персоналу

2. 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;
як держави реєстрації повітряного судна;
як держави розробника/виробника повітряного судна.

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).

4. Система державного регулювання льотної придатності: “активний” та “пасивний” підходи до побудови, централізовано регульовані механізми та механізми саморегулювання, делегування функцій.

5. Приклади реалізації “активного” та “пасивного” підходів до побудови системи державного регулювання льотної придатності (на базі авіаційних правил України, Росії, JAA, FAA).

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

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.

8. Вимоги та рекомендації SARPs щодо:

- основного авіаційного законодавства та державного регулюванню льотної придатності;

- побудови системи державного регулювання льотної придатності;

- структури державної авіаційної адміністрації (CAA);

- прийняття національних Норм льотної придатності.

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.

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

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

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

Перелік тем Самостійної роботи може бути доповнений за пропозицією студента після узгодження з викладачем що веде лекційні заняття.

МЕТОДИЧНІ ВКАЗІВКИ ДО ВИКОНАННЯ САМОСТІЙНОЇ РОБОТИ

Для конкретизації теми Самостійної роботи 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 при виконанні Самостійної роботи

При розкритті тем 1–3, відповідно до обраної теми Самостійної роботи , необхідно:

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

- визначити склад функцій та задач, що покладаються на систему державного регулювання льотної придатності згідно з темою Самостійної роботи 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 Самостійної роботи .

При розгляді цих тем необхідно висвітлити основні фактори що зумовлюють особливості авіаційної діяльності у окремій державі та визначають специфіку

побудови системи. 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 6–7 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 SARPс щодо основного авіаційного законодавства та повноважень директора САА.

Базові літературні джерела: [1, 11–12, 15,23].

При розкритті теми 8 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 SARPс;
- 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 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 системи державного регулювання льотної придатності в Україні.

Базові літературні джерела: [1–12, 15].

При розкритті теми 9 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 SARPs;

- 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 SARPs;

- навести та проаналізувати приклади що зумовлюють специфіку діяльності відповідного структурного САА підрозділу в умовах України.

Базові літературні джерела: [7–11, 19–23].

При розкритті тем 10–12 необхідно:

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

- 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 SARPs;

- 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 13–16 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);

виділити та описати основні фактори, які необхідно враховувати при виборі необхідної моделі забезпечення якості стосовно до специфіки умов цивільної авіації та стадії життєвого циклу об'єктів авіаційної техніки, яка розглядається у Самостійної роботи .

Базові літературні джерела: [13–18, 22, 24–27].

При розкритті теми 17 необхідно:

- визначити зміст основних обов'язків та відповідальності суб'єкту 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 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
- Базові літературні джерела: [7–11, 15, 19–22].

2. СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. КОНВЕНЦИЯ о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция). ICAO Doc 7300.
2. ОПРЕДЕЛЕНИЕ терминов, используемых в Конвенции о международной гражданской авиации. ICAO Doc 9369.
3. ПОЛИТИКА и инструктивный материал в области регулирования международного воздушного транспорта, ICAO Doc 9587.
4. ПРИЛОЖЕНИЕ 1. Выдача свидетельств авиационному персоналу.
5. 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.
6. ПРИЛОЖЕНИЕ 8. Летная годность воздушных судов: Международные стандарты.
7. РУКОВОДСТВО по организации работ в области летной годности, ICAO Doc 9389.
8. РУКОВОДСТВО по сохранению летной годности, ICAO Doc 9642.
9. ТЕХНИЧЕСКОЕ руководство по летной годности, ICAO Doc 9051.
10. РУКОВОДСТВО по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора, ICAO Doc 8335.
11. 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.
12. ПРАВИЛА регистрации в ИКАО авиационных соглашений и договоров, ICAO Doc 6685.
13. ЦИРКУЛЯР ICAO “Человеческий фактор”, сборник материалов № 12.
14. ЦИРКУЛЯР ICAO 253-№ AN/151. “Роль человеческого фактора при техническом обслуживании и инспекции воздушных судов”.
15. 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.
16. ЗАКОН України “Про акредитацію органів з оцінки відповідності” (Указ Президента України № 2407-111 від 17 травня 2001 року).
17. ЗАКОН України “Про підтвердження відповідності” (Указ Президента України № 2406-III від 17 травня 2001 року).
18. ЗАКОН України “Про стандартизацію” (Указ Президента України № 2408-III від 17 травня 2001 року).
19. 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.
20. 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.

21. ПРАВИЛА сертифікації експлуатантів. Наказ Міністерства транспорту України, № 204 від 29.05.1998 р. (зі змінами, внесеними згідно з наказами Міністерства транспорту України від 09.01.01 № 3 та від 23.04.01 № 247).
22. ПРАВИЛА сертифікації організацій з технічного обслуговування авіаційної техніки. Наказ Міністерства транспорту України № 205 від 29.05.98 (із змінами, внесеними згідно з наказом Міністерства транспорту України № 2 від 09.01.2001).
23. АВІАЦІЙНІ правила України. Частина 183. Порядок залучення представників Державного департаменту авіаційного транспорту.
24. НАКАЗ Міністерства транспорту України 31.07.2001 № 498.
25. ДСТУ ISO 9000-2001 (ISO 9000:2000, IDT). Системи управління якістю. Основні положення та словник. Надано чинності наказом Держстандарту України від 27 червня 2001 р. № 317.
26. ДСТУ ISO 9001-2001 (ISO 9001:2000, IDT). Системи управління якістю. Вимоги. Надано чинності наказом Держстандарту України від 27 червня 2001 р. № 317.
27. ДСТУ ISO 9004-2001 (ISO 9004:2000, IDT). Системи управління якістю. Настанови щодо поліпшення діяльності. Надано чинності наказом Держстандарту України від 27 червня 2001 р. № 317.
28. СЕРТИФИКАЦИЯ: Принципы и практика/ Пер. с англ. –М.: Издательство стандартов, 1983. –88 с.

3. Додаток. Зразок титульного аркуша домашнього завдання

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
Національний авіаційний університет
Інститут аеронавігації
Кафедра авіоніки

Самостійної роботи
з дисципліни

«Інтелектуальна власність та патентознавство об'єктів авіоніки»

Тема: _____

Виконав: _____

Інститут: _____

Група: _____

Прийняв: _____

Київ – 2018

Вимоги до виконання 1 етапу «Інтелектуальна власність та патентознавство об'єктів авіоніки»

Виконання завдання передбачає пошук та оформлення статистичного матеріалу, що стосується «Інтелектуальна власність та патентознавство об'єктів авіоніки»

4. Теми пошуку вибираються індивідуально (перелік подано нижче).
Кожна тема має різні напрями:

- 1. загальний рівень юридичних знань,**
- 2. причини виникнення юридичної ситуації,**
- 3. економічні та соціальні наслідки юридичних подій що виникли.**

Вимоги. Матеріал подається в *електронному варіанті* (файли Word чи Excel), а також на папері формату А4 в друкованому чи писаному вигляді (ксерокопії не примаються).

Вверху сторінки зазначається прізвище, факультет, курс, група, тема. Посилання на літературні джерела інформації є обов'язковим і оформляється як звичайна (внизу сторінки) кінцева зноска. При оцінці роботи зважається на орфографічні та стилістичні помилки, акуратність тощо. Система оцінки роботи приведена у відповідній таблиці.

Таблиця 1 (другий етап) Оцінка змісту завдання Самостійної роботи

Критерій оцінки	Кількість балів
1. Репродуктивний рівень виконання. Значні помилки.	6
2. Значні помилки при аналізі матеріалу. Відсутність висновків.	9
3. Аналіз матеріалу на належному рівні, помилки при формулюванні висновків.	12
4. Використання основної та додаткової літератури, теорію пов'язано з практикою. Аналіз, висновки.	15

Таблиця 2 Система оцінки завдання в балах

Кількість балів за зміст реферату	Скидки					
	12,5%	25%	37,5%	50%	62,5%	75%
15	13,1	11,3	9,4	7,5	5,6	3,8
12	10,5	9,0	7,5	6,0	4,5	3,0
9	7,9	6,8	5,6	4,5	3,4	2,3
6	5,3	4,5	3,8	3,0	2,3	1,5

Таблиця 3 Скидки, що застосовуються при оцінці завдання

Вид скидки	% скидки
1. Відсутність посилань на літературні джерела	25%
2. Значні орфографічні та стилістичні помилки	25%
3. Орфографічні та стилістичні помилки	12,5%
4. Зменшення об'єму на 1 сторінку	12,5%
5. Неакуратність	12,5%
6. Використання недержавної мови	12,5%