

**Козік Т. Л.**, юрисконсульт,  
Хмельницький торговельно-економічний коледж,  
Київський національний торговельно-економічний університет,  
м. Хмельницький  
**Чемирис М. С.**, студент,  
Навчально-науковий Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ

## **ПИТАННЯ НОРМАТИВНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПІДГОТОВКИ ІНСПЕКТОРІВ НА ПОВІТРЯНОМУ ТРАНСПОРТІ**

Особливість галузі повітряного транспорту зумовлена соціальною та економічною доцільністю повітряних перевезень, забезпечення оборони і безпеки держави, авіаційної та екологічної безпеки. Тому система кадрового забезпечення сьогодні вимагає нових технологій кадрової роботи, особливо в питаннях відбору, розстановки, оцінки та стимулювання персоналу, на державному, галузевому та виробничому рівнях.

Інтеграційні процеси України у світову спільноту зумовлюють постійне вдосконалення правових, організаційних, адміністративних, економічних та соціальних заходів, що застосовуються в процесі формування персоналу та забезпечення його ефективного функціонування. З метою якісного здійснення функціональних обов'язків державного інспектора з льотної придатності проводиться спеціальна професійно-орієнтована підготовка, яка включає в себе: теоретичну підготовку за напрямками; порядок роботи з документами та обладнанням; практичну підготовку (стажування на робочому місці) та проводиться під наглядом державних інспекторів (інструкторів).

Спеціальна професійно-орієнтована підготовка включає участь кандидата в якості стажера в процесі сертифікації та інспекції під наглядом державного інспектора (інструктора). Детальний обсяг підготовки державних інспекторів за напрямками міститься у керівництвах відповідних структурних підрозділів.

Підвищення кваліфікації (перепідготовка) державних інспекторів виконується в сертифікованих навчальних закладах кожні 3 роки. У разі перерви виконання службових обов'язків державного інспектора більше чим шість місяців необхідно пройти стажування під контролем державного інспектора (інструктора-сенйора). Кожний етап підготовки має бути підтверджений сертифікатом та/або наказом.

Обов'язковою складовою у підготовці кваліфікованих спеціалістів для здійснення інспекторських перевірок експлуатантів та організацій з технічного обслуговування є знання таких нормативно-правових документів:

— Конституція України; Повітряний кодекс України; Кодекс законів про працю; Закон України «Про засади запобігання і протидії корупції»;

— Конвенція про міжнародну організацію цивільної авіації (Чикаго, 1944 року) та додатки до неї;

— Положення Про державну авіаційну службу України, затверджене Указом Президента України від 6 квітня 2011 р. № 398/2011;

— Постанова Кабінету Міністрів України від 26 вересня 2007 р. № 1172 «Про введення посад державних інспекторів з авіаційного нагляду у Державній авіаційній адміністрації та умови оплати їх праці» та постановою Кабінету Міністрів України від 11 липня 2012 р. № 712 «Про внесення змін до постанов Кабінету Міністрів України від 26 вересня 2007 року № 1172 і від 7 вересня 2011 року № 937»;

— Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 9 лютого 2010 р. № 68, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 26 квітня 2010 р. за № 307/17602 «Про затвердження Положення про державного інспектора з авіаційного нагляду у Державній авіаційній адміністрації»;

— Довідник кваліфікаційних характеристик професій працівників. Випуск 68. «Авіаційний транспорт», затверджений наказом Міністерства транспорту України від 17 липня 2002 р. № 488 та узгоджений з Міністерством праці та соціальної політики України;

— Нормативно-правові акти, що стосуються процедур застосування санкцій;

— Правила сертифікації експлуатантів, що здійснюють експлуатацію цивільних повітряних суден (літаків) з метою виконання комерційних транспортних перевезень згідно з вимогами OPS 1, затверджені наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 05.07.2010 року № 430, зареєстровані в Міністерстві юстиції України 29.07.2010 року за № 558/17853.

— Правила сертифікації експлуатантів затверджені наказом Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 20 вересня 2005 р. № 684, зареєстровані в Міністерстві юстиції України 22 грудня 2005 р. за № 1545/11825.

— Стандарти та рекомендована практика ICAO.

— Вимоги об'єднаної авіаційної влади Європи щодо комерційних авіаційних перевезень (JAR-OPS1, JAR-OPS3).

— Керівництво по процедурах експлуатаційної інспекції, сертифікації та нагляду ICAO Doc 8335 AN/879.

— Керівництво з сертифікації та нагляду за діяльністю експлуатанта (4 редакція).

— Вимоги стандартів та рекомендована практика ICAO, ЄС за напрямком ліцензування льотного складу для отримання та/або продовження терміну дії певного свідоцтва/кваліфікаційної відмітки. (JAR FCL 1,2,3,4; Руководство по созданию государственной системы выдачи свидетельств личному составу и управлению этой системой (Doc 9379-AN/916), Doc 9734/AN959, Doc 9859/AN460).

— Вимоги стандартів та рекомендована практика ICAO, ЄС та нормативно-правових актів України щодо сертифікації льотних екзаменаторів (Положення про екзаменатора з льотної діяльності, затверджене наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 1 грудня 2009 р. № 1234, зареєстроване в Міністерстві юстиції України 10 лютого 2010 р. за № 149/17444.)

— Базовий курс «Державний інспектор з безпеки польотів (льотна придатність)-18701, Техніка аудиту (ISO 19011), Система управління безпекою польотів (SMS), Система якості, Навчання на тип ПС.

А також вивчення нормативних документів за тематикою управління: документи ICAO з підтримання льотної придатності; Технічні вимоги та прийняті методи встановлення відповідності: PART 145,- PART 66, PART 147, JAR OPS 1/наказ 684 (ПСЕ), - PART M (M/G, M/F), PART 21; Реєстрація ПС, СЛП, Дозвіл на бортові Р/С, Адміністративні процедури (Handbook).

УДК 341.226 (043.2)

**Миронець О. М.**, старший викладач,  
Навчально-науковий Юридичний інститут,  
**Рейтер Д. В.**, студент,  
Факультет транспортних технологій,  
Національний авіаційний університет, м. Київ

## **ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СПІЛЬНОГО АВІАЦІЙНОГО ПРОСТОРУ**

Авторитет України як авіаційної держави на сьогодні пов'язують з укладенням Угоди між Україною та Європейським Союзом і його державами-членами про спільний авіаційний простір (далі по тексту – САП) або так званою Угодою про «відкрите небо». 28 листопада 2013 року було здійснено парафування вказаного документу у