

**СЕКЦІЯ 1**  
**АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ РОЗВИТКУ ДЕРЖАВИ І ПРАВА В УМОВАХ**  
**ЄВРОПЕЙСЬКОЇ ІНТЕГРАЦІЇ: ЗАГАЛЬНОТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ**  
**ТА ІСТОРИЧНИЙ ДОСВІД**

**Бевза О.**

*студент II курсу Навчально-наукового аерокосмічного інституту  
Національного авіаційного університету (Київ)*

**Зуєва В.О.**

*к.п.н., доцент кафедри теорії та історії держави і права,  
Навчально-наукового Юридичного інституту  
Національного авіаційного університету*

**РОЛЬ ПРОФЕСІЙНОЇ НАДІЙНОСТІ ФАХІВЦІВ**  
**В УПРАВЛІННІ ПОВІТРЯНИМ РУХОМ**

Управління повітряним рухом являє собою ризиконебезпечний вид людської діяльності, критерії здійснення якої повинні забезпечуватись високим рівнем складності завдань, пов'язаних з обробкою інтенсивних потоків візуальної та вербальної інформації, необхідністю прийняття невідкладних рішень в мінливих умовах часто невизначеної повітряної ситуації, та виникненням прямих загроз життю великої кількості людей у разі допущення помилок та відхилення від встановлених операціональних стандартів.

У зв'язку з цим майбутні фахівці управління повітряним рухом (УПР) мають проходити обов'язковий професійний психологічний відбір. Тут їх можна порівняти з льотнопідйомним складом, до якого пред'являються такого рівня вимоги.

Після здобуття професійної освіти у вищому навчальному закладі для отримання допуску до управління повітряним рухом майбутні фахівці УПР проходять додаткову практичну підготовку у органах УПР в обсягах, які визначаються індивідуально та забезпечують досягнення необхідного рівня персональної професійної надійності [1]. Незважаючи на це, виключити повністю авіаційні інциденти, пов'язані з небезпечним зближенням повітряних суден, світовій авіаційній спільноті досі не вдається, що змушує запроваджувати додаткові технічні засоби екстреного реагування на небезпечні ситуації та витратити значні кошти на поточну підготовку та моніторинг діяльності диспетчерського складу.

Незважаючи на активний розвиток сучасної авіації, актуальною залишається проблема впливу людського чинника на виникнення аварійних ситуацій. Цілком зрозумілим є те, що неможливе повне уникнення дії зазначеного чинника, як, власне й не можливим є створення абсолютно надійної складної системи.

Діяльність фахівця, що забезпечує управління повітряним рухом завжди певним чином пов'язана з екстремальними умовами діяльності. Цілком зрозуміло, оскільки саме авіаційний диспетчер відповідальний не лише за

безпеку польотів, а й за життя членів екіпажу і пасажирів, які знаходяться на борту повітряного судна (ПС). Також діяльність диспетчера ускладнюється труднощами, які зумовлені необхідністю обробки значного потоку інформації, прийняття рішень в умовах дефіциту часу та ін.

Зазначене підкреслює думку про те, що безпечність та ефективність системи авіаперевезень значною мірою залежить від підвищення професійної надійності авіаційного персоналу та їх працездатності. Так, визначаючи професійну надійність фахівців, хочеться зазначити, що це – спроможність оператора виконувати професійні завдання на встановленому рівні якості протягом визначеного часу та в ситуаціях можливих ускладнень. В умовах виникнення аварійної ситуації потрібно враховувати своєчасність реакції авіаційного диспетчера на події, які призводять до появи аварійної ситуації.

На підставі аналізу звітів про авіаподії за останні 5 років було встановлено, що в 70% випадків недоліки інформаційного обміну вплинули на точність передачі інформації. З них 37% склали неточні, неповні або неоднозначні повідомлення, надані фахівцями УПР, а в інших 33% випадках важлива інформація була відома одному з членів екіпажу, але не була передана іншим [2].

На думку фахівців, найбільш характерними помилками, що призводять до небезпечного зближення літаків, яких припускаються диспетчери УПР, є такі :

- неправильно заданий ешелон польоту (53%);
- порушення взаємодії між диспетчерами суміжних зон (14%);
- пасивне управління повітряним рухом (13%);
- втрата контролю за повітряними суднами (5%).

Кримінальний кодекс, зокрема ст. 281 «Порушення правил повітряних польотів» зазначає, що якщо внаслідок необдуманих дій і прийняття неправильних рішень авіаційними фахівцями загинули люди або це призвело до інших тяжких наслідків, то відповідно до чинного законодавства, встановлений термін позбавлення волі авіаційних фахівців становить від п'яти до дванадцяти років. Авіапідприємства несуть великі збитки у зв'язку з необхідністю витрат на безпеку польотів, зазначене ускладнюється тим, що вони не завжди піддаються розрахункам. Прикладом таких витрат є визначення вартості наслідків авіаційної події, а також вартості втрат, яких вдається запобігти завдяки системі управління безпекою польотів [3].

Враховуючи зазначене, слід наголосити на тому, що професійна діяльність авіаційних диспетчерів є дуже складною. Сьогодні вчені встановлюють, що максимальна тривалість безперервної роботи фахівця УПР складає дві години. Зазначена тривалість виправдана, коли йдеться про інтенсивний повітряний рух. Цілом зрозуміло, що робочий день диспетчера не може перевищувати восьми годин. Виняток можуть становити випадки, коли обсяг повітряного руху незначний, або коли немає постійного потоку [5].

Отже, професійна надійність фахівців УПР визначається спроможністю оператора виконувати свої професійні завдання не тільки якісно, але й в умовах обмеженого часу та, досить часто, у невизначених ситуаціях, що постійно ускладнюються.

Діяльність диспетчерів УПР характеризується складністю прийняття рішень, що реалізується у непередбачуваних ситуаціях, які виникають у повітряному просторі; обмеженість часу при прийнятті відповідального

рішення; високим рівнем емоційної напруженості та виникненням стресових ситуацій; досить часто робота здійснюється у перевантаженому інформаційному полі або навпаки, за умов обмеженої кількості інформації.

### **Список використаних джерел**

1. Гординя Н. Д. Формування професійної надійності фахівців управління повітряним рухом як актуальна проблема безпеки авіації / Н. Д. Гординя // Проблеми екстремальної та кризової психології. – 2014. – Вип. 15. – С. 49-58
2. Биковцев І.С. Безпека польотів та організація повітряного руху / І.С. Биковцев, В.С. Дем'янчук, В.О. Клименко, Е.В. Майкова та ін. – К.: ДП ОПР, 2009. – 424 с.
3. Людський фактор у системі організації повітряного руху / І.С. Биковцев, В.М. Гладков, В.С. Дем'янчук, В.О. Клименко та ін. – К.: ДП ОПР, 2009. – 440 с.
4. Овчаров В. Е. Человеческий фактор в авиационных происшествиях / В. Е. Овчаров – М.: Полиграф, 2005. – 80 с.
5. Харченко В.П. Автоматизація процесів професійного відбору авіаційного персоналу цивільної авіації / В.П. Харченко, Ю.В. Чинченко // Аерокосмічні системи моніторингу та керування. Вісник НАУ. – 2006. – № 2. – С. 30-37.

***Біляшевич Т.***

*студентка І курсу юридичного факультету  
Тернопільського національного економічного університету  
Науковий керівник: к.і.н, доцент, доцент кафедри  
теорії та історії держави і права ТНЕУ  
Ухач В.З.*

## **ПОВСТАНСЬКІ РЕСПУБЛІКИ У СТРУКТУРІ УКРАЇНСЬКОГО ВИЗВОЛЬНОГО РУХУ (ІСТОРИКО-ПРАВОВИЙ АСПЕКТ)**

Важливою сторінкою в історії стала героїчна та самовіддана боротьба ОУН (особливо бандерівської організації. – Т.Б.) та УПА. Значення обох суб'єктів українського національно-визвольного руху 40-50-х років ХХ століття у відвоюванні української державності є чималим та заслуговує на глибинне вивчення.

Діяльності мережі запілля УПА науковці почали приділяти увагу лише в останні 10-15 років. Прикро, але доводиться констатувати, що історики держави і права не достатньо приділили уваги цій темі. З поміж науковців слід назвати: Р. Забілого, Г. Стародубець, В. Ковальчука, І. Патриляка, Ю. Киричука, І. Терлюка, Б. Тищика, В. Ухача [4].

У пропонованій науковій розвідці поставлено за мету проаналізувати окремі сегменти державотворчої діяльності Антонівецької та Колківської республік, бо саме вони стали найбільш досконалим зразком повстанського запілля, своєрідної «державами в державі».

Термінова потреба у створенні запілля УПА полягала у вирішенні «таких чисто мілітарних завдань, як організація військових відділів, їх озброєння, вишкіл, прохарчування та оборонні дії проти німецьких окупантів, більшовицьких партизанів і поляків, які з ними співпрацювали. В парі з цим виникло питання, як організувати різні сектори громадського життя на