

ПОВІТРЯНЕ, КОСМІЧНЕ, ЕКОЛОГІЧНЕ ПРАВО

DOI: 10.18372/2307-9061.65.17033

УДК 347.822.4:347.824(045)

Д. О. Беззубов,

доктор юридичних наук, професор

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-7183-5206>

К. С. Куц,

здобувачка вищої освіти другого (магістерського) рівня

АВІАЦІЙНИЙ БЕНЧМАРКІНГ В СИСТЕМІ ПІДГОТОВКИ ФАХІВЦІВ У ГАЛУЗІ ПРАВА

Національний авіаційний університет

проспект Любомира Гузара, 1, 03680, Київ, Україна

E-mails: dbezzubov@ukr.net, katerew4955@gmail.com

*Метою статті є розгляд питання авіаційного бенчмаркінгу як елементу підготовки юристів у сфері авіації, визначення міри впливу інституціональних та технічних інструментів на стан підготовки юристів у сфері авіації та їх фактичної готовності до виконання завдань із забезпечення безпеки авіації. **Методи дослідження:** в ході роботи використані основні наукові методи системного аналізу, формальної логіки та метод класифікацій. Метод системного аналізу застосований відповідно для визначення сучасного стану законодавства в сфері підготовки юристів. Метод формальної логіки дозволив визначити наукові погляди на категорії правових елементів бенчмаркінгу в сфері авіації. Метод класифікацій дозволив визначити шляхи подальшого удосконалення інституціональних прийомів щодо впливу на регулювання підготовки фахівців-юристів у сфері авіації з позицій бенчмаркінгу. **Результати:** дослідження питання підготовки юристів у сфері авіації з позицій бенчмаркінгу дозволяють визначити шляхи і методи мінімізації впливу негативних факторів і ризиків процесу виконання льотного завдання на стан правової захищеності учасників льотного процесу. Результати дослідження, викладені в даній науковій статті, дозволяють визначити подальші кроки в дослідженні проблем правових аспектів формування та контролю підготовки фахівців-юристів у сфері авіації. **Обговорення:** проблеми авіаційного бенчмаркінгу є прикладними з позицій розвитку повітряного права.*

Ключові слова: бенчмаркінг; фахівець-юрист; авіація; педагогіка.

Постановка проблеми та її актуальність.

Розвиток науки юридичної педагогіки в сучасному світі проходить етап нового форматування та філософського переосмислення. Це пов'язано із новими викликами, які ставляться до цієї науки в умовах науково-технічного розвитку та розвитку інформаційних технологій. Підготовка професійних кадрів із врахуванням тенденції глобалізації є одним із пріоритетних завдань у педагогіці як науці про підготовку кадрів.

Одним із найбільш актуальних питань педагогіки є вироблення методик і механізмів підготовки фахівців-юристів в авіаційній сфері. Це підтверджується статистикою міжнародної асоціації із забезпечення безпеки цивільної авіації, в якій зазначено, що більше половини авіаційних інцидентів та авіаційних катастроф відбувається через суб'єктивні фактори (помилка пілота, недостатня психологічна стійкість пілота до дій в умовах небезпеки та інше) та вимагає ретельного правового вивчення і оцінки з метою

відшкодування збитків та покарання винних осіб.

В умовах розвитку науково-технічного прогресу підготовка фахівців-юристів в авіаційній сфері набуває важливого значення через специфіку здійснення діяльності екіпажами цивільного повітряного судна, їх задач та умов виконання льотного завдання. Зазначимо, що для юридичної сфери важливим є факт, що під час проведення польоту трапляються випадки, коли командир повітряного судна повинен проводити пілотування в умовах ручного управління. При цьому таке пілотування відбувається в умовах загроз, ризиків і небезпек щодо ймовірності втрати повітряним судном льотної придатності, як наслідок звалювання з ешелону та загибелі пасажирів та членів екіпажу цивільного повітряного судна.

У сучасній методиці підготовки фахівців-юристів відсутні чіткі та формальні механізми до формування психологічної стійкості у юристів щодо оцінки наслідків катастроф та ознайомлення із справами, що пов'язані із загибеллю людей.

Тому формування методик підготовки фахівців-юристів в авіаційній сфері є одним із пріоритетних напрямів в педагогіці як науці підготовки висококваліфікованих кадрів для всіх сфер життя суспільства.

Аналіз досліджень і публікацій з проблеми. Сьогодні все активніше усвідомлюється наукова та практична доцільність систематизації та обґрунтування теоретичних і методичних засад вивчення проблеми підготовки юристів у сфері авіації. В дисертаціях України останніх років досліджувались такі аспекти: підвищення управлінської компетентності військових керівників (В.С. Афанасенко, О.В. Бойко, Т.М. Мацевко та ін.), підвищення управлінської компетентності керівників навчальних закладів (Р.П. Вдовиченко, О.І. Зайченко та ін.), теорія і практика підготовки майбутніх фахівців аграрної галузі до управлінської діяльності (В.І. Свистун), теоретичні і методичні основи підготовки інженера у ВНЗ до майбутньої управлінської діяльності (О.Г. Романовський). Аналіз психолого-педагогічної літератури (Д.В. Гандер, В.О. Пономаренко, П.А. Корчемний,

Р.М. Макаров, К.К. Платонов та ін.) та останніх дисертаційних досліджень свідчать, що педагогічні аспекти проблеми підготовки юристів у сфері цивільної авіації ще не були предметом спеціального дослідження.

Виклад основного матеріалу. Специфіка підготовки юристів в авіаційній сфері – це методологія та принципи підготовки майбутніх фахівців-юристів з урахуванням специфіки сфери авіації, вироблення та відпрацювання рефлексивних механізмів у юриста до діяльності у ситуації з ознаками екстремальності, що пов'язана із авіаційною сферою.

Вона складається із двох основних блоків: перший блок – це формування знань, вмінь, навичок та мислення юристів як працівників у сфері авіації (блок підготовки – базовий педагогічний); другий блок – спеціальна підготовка юристів через теорію і практику у авіаційній сфері (фаховий – юридичний); третій блок – підготовка юристів – науковців у сфері цивільної авіації, здійснення наукових розробок щодо оптимізації позицій експертизи та правової допомоги у сфері авіації (цей блок має назву науковий або експертно-науковий).

Об'єднання цих трьох блоків з позиції формальної логіки дає змогу сформулювати новий напрям підготовки юристів у авіаційній сфері – науково-педагогічний бенчмаркінг.

Завданням педагогіки є формування правової свідомості юристів з урахуванням специфіки діяльності авіації, виконання нею своїх завдань та функцій.

У правовій свідомості майбутніх юристів закріплюються уявлення про правові принципи регулювання суспільних відносин у конкретній соціальній системі. Через професійну правову свідомість виявляється ставлення різних соціальних груп до виробничих відносин, що завжди закріплюються і регулюються системою права.

Важливо й те, що правова свідомість відбиває не тільки економічні, але й політичні, моральні, сімейні, трудові, побутові й інші відносини, що потребують спеціального правового регулювання. На відміну від інших форм суспільної свідомості, правова свідомість конкретизує політичні ідеї і моральні норми в категоріях юридичних прав і обов'язків особистості.

Разом з тим проблема розвитку професійної правосвідомості майбутніх юристів у процесі навчання у закладах вищої освіти досліджена недостатньо.

Правосвідомість – це система уявлень та ідей, почуттів та емоцій, що виражають ставлення людини, чи суспільства в цілому, до чинного законодавства, права, а також до діяльності особистості, яке пов'язане з правом. Правосвідомість має бути властива і працівникам, які працюють у галузі юриспруденції, і кожному громадянину країни [1].

Носіями правосвідомості є різні суб'єкти права: особистість, громадські об'єднання, політичні партії, державні органи та їх посадові особи, юристи-науковці та юристи-практики, суспільство в цілому. В правовій свідомості відбирається ставлення суб'єкта до права, юридичної практики, діяльності та поведінки інших суб'єктів правовідносин, їх оцінка.

Правова свідомість постає як нормативна свідомість винятково юристів, тобто фахівців із середньою спеціальною і вищою юридичною освітою, які володіють професійно-правовими знаннями на практичному, теоретико-практичному або науково-теоретичному рівні; правовими переконаннями, ідеалами і уявленнями про бажане право; оцінним, нормативним, позитивно стійким ставленням до діючого права і правопорядку, пропущеного крізь призму суб'єктивних прав і обов'язків; правовими установками [2].

Якість управлінських рішень як елемент авіаційної діяльності – це система підготовки фахівців права в галузі авіації, що спрямована на орієнтацію суб'єкта діяльності на кінцевий позитивний результат від своєї основної діяльності.

Система забезпечення авіаційної безпеки є процесом постійного вдосконалення та розвитку функціональних структур авіаційної діяльності (перевезення пасажирів, вантажу, військові перевезення, діяльність спеціальних служб в авіації), тому цей процес потребує постійного втручання з боку відповідних посадових осіб і працівників у сфері авіаційної безпеки. Вважаємо, що вдосконалення є неможливим без ефективного та своєчасного управління проце-

сами змін, які відбуваються в стані забезпечення авіаційної безпеки.

Управління в якості прикладної дефініції визначається як процес цілеспрямованого впливу управляючої підсистеми або суб'єкта управління на керовану підсистему чи об'єкт управління з метою забезпечення його ефективного функціонування та розвитку в часі та просторі [3]. Погоджуючись із цим визначенням, пропонуємо окреслити дефініцію «управління механізмом забезпечення авіаційної безпеки» як цілеспрямовану діяльність впливу органів управління, посадових осіб або інших працівників, що забезпечують авіаційну безпеку.

Управління механізмом забезпечення безпеки в діяльності авіації складається з таких взаємопов'язаних і взаємодоповнюючих елементів, які потребують вдосконалення: 1) якості управлінських рішень в адміністративній діяльності в авіації; 2) завдань забезпечення безпеки авіації 3) систематизації законодавчого забезпечення авіаційної безпеки як цілісної структури; 4) бенчмаркінг (вид оптимізації управління) авіаційної безпеки.

У комплексі ці елементи дозволяють визначити, що авіаційна безпека – це складний та багатоаспектний процес діяльності всіх функціональних структур у напрямі підвищення стабільності авіаційної безпеки щодо впливу внутрішніх і зовнішніх негативних чинників на її діяльність незалежно від джерела та походження, а також спрямування дії у часі та просторі.

Управлінські рішення в діяльності авіаційної безпеки становлять основу процесу управління, а отже, тільки реалізація якісних рішень у системі адміністративного управління авіаційною безпекою органами виконавчої влади та авіаційними підприємствами забезпечить ефективне використання засобів і ресурсів. Це оптимізує можливість здійснювати виконання льотних завдань ефективно й стабільно функціонувати та розвиватися в умовах зовнішнього несприятливого середовища.

Якість як прикладне теоретичне поняття означає сукупність характеристик об'єкта, які визначають його здатність задовольняти норма-

тивні або прогнозовані потреби. У системі управлінської діяльності якість визначається як міра відповідності управлінського рішення загальноприйнятими вимогам і стандартам [4].

Якість управлінського рішення щодо забезпечення авіаційної безпеки – це сукупність властивостей, що забезпечують успішне їх виконання у галузях авіаційної діяльності щодо досягнення стану безпеки й отримання певного ефекту щодо її стабільного функціонування.

Головними складовими якості управлінського рішення в авіаційній діяльності в аспекті забезпечення безпеки є: професійна підготовка, розробка і реалізація з урахуванням специфіки діяльності підрозділу, в якому або щодо якого приймається рішення [5]. Основними елементами якості та ефективності управлінських рішень авіаційної безпеки виступають грамотний та своєчасний аналіз проблемної ситуації, правильна постановка цілей і завдань, підготовка альтернатив та вибір оптимального варіанта згідно з обраним критерієм.

Наголосимо, що чим вища якість та ефективність прийнятого управлінського рішення, тим вищий рівень безпеки в цьому напрямку діяльності авіації. У системі прийняття рішень можна виділити три рівні забезпечення авіаційної безпеки в часовому аспекті: довготермінова безпека – забезпечується прийнятими рішеннями на довгий період, як правило нормативними актами, які мають тривалий термін використання в часі та змінюються виключно за ініціативою законодавця (закони та підзаконні акти, інструкції); короткотермінова безпека – забезпечується на відносно невеликі терміни функціонування певної структури в системі забезпечення авіаційної безпеки, регламентується галузевими підзаконними актами (наказами авіаційного підприємства); миттєва безпека – забезпечується при виконанні певних конкретних завдань підрозділами або працівниками щодо авіаційної безпеки і, як правило, забезпечується оперативними рішеннями в умовах несприятливих ситуацій.

Система якості управлінських рішень при забезпеченні безпеки повинна відповідати вимогам зовнішніх умов, наприклад, у заходах адміністративного забезпечення загальних стан-

дартів безпеки. Якість управлінських рішень у забезпеченні авіаційної безпеки України визначається такими параметрами: 1. Середній час прийняття рішень (швидкість реакції) визначається як співвідношення часу прийнятого рішення до його застосування в реальному часі (загальний ланцюг швидкості реакції має вигляд: «блок А» – несприятлива ситуація в діяльності авіації, щодо забезпечення безпеки, ситуація небезпеки або загрози; «блок Б» – отримання необхідних даних для прийняття рішення; «блок В» – прийняте рішення та його конкретне відображення у вигляді наказу, сигналу; «блок Д» – подача команди до впровадження даного рішення в реальному часі; «блок Е» – впровадження управлінського рішення в реальному часі; «блок Є» – отримання результату від впровадженого рішення). Необхідно зазначити, що швидкість реакції визначається як головний якісний елемент для досягнення певних цілей і завдань щодо забезпечення авіаційної безпеки в діяльності авіації або виконанні льотного завдання в екстремальних ситуаціях або ситуаціях невизначеності. 2. Частота помилкових рішень (ймовірність прийняття невірних рішень) визначається як співвідношення прийнятого рішення до отриманих збитків або прямих втрат в результаті авіаційної катастрофи або льотного інциденту при впровадженні рішення (рішення систематизовано приймається за алгоритмом: вхідна інформація – обробка інформації та її аналіз – визначення можливих сценаріїв розвитку подій – вихідна інформація). У системі забезпечення авіаційної безпеки частота помилкових рішень трактується як можливість настання негативних наслідків при виконанні льотного завдання через впровадження управлінських рішень, які не відповідають об'єктивним умовам і реальним часовим обмеженням. 3. Середні витрати на прийняття рішення характеризуються економічними показниками в грошовому або іншому еквіваленті, оскільки авіаційну безпеку забезпечують державні органи виконавчої влади та приватні авіаційні компанії, фінансування яких передбачено в державному бюджеті України та бюджеті авіаційних компаній (алгоритм витрат на прийняття рішення може моделюватись таким чином: «модель А» – вхідна ін-

формація – прийняте рішення – фінансування прийнятого рішення – прямі затрати на прийняте рішення – впровадження рішення – фінансування впровадження прийнятого рішення – вихідна інформація (управлінське рішення); «модель Б» – ситуація небезпеки – можливі збитки від реалізації ситуації небезпеки – витрати на управлінське рішення – реалізація управлінського рішення (фінансування рішення); «модель В» – вхідна інформація – управлінське рішення 1 – управлінське рішення 2 – управлінське рішення... N – об'єктивне рішення (фінансування) – реалізація одного рішення з варіантного ряду – отриманий результат (плановий або позаплановий). 4. Втрати від необґрунтованих рішень (за певний період часу) – це показник системної якості управлінського рішення, що базується на можливих втратах від прийнятих рішень у авіаційній діяльності та на категоріях ефективності, дублювання прийняття та впровадження рішення, своєчасності отриманих результатів. 5. Швидкість виявлення помилок у прийнятих рішеннях визначається як можливість аналізу ситуації в аспекті управлінських рішень, що приймалися з метою подолання ситуації небезпеки або ризику.

Запропоновані параметри аналізу якості прийнятих в галузі забезпечення авіаційної безпеки рішень є універсальними в аспекті загального прийняття рішень у діяльності всіх суб'єктів забезпечення авіаційної діяльності.

Таким чином, система якості управлінських рішень забезпечення авіаційної безпеки – це базові показники ефективності прийнятого управлінського рішення в певних функціональних сферах авіаційної діяльності із забезпечення якості стандартів безпеки такої діяльності.

Педагогічний бенчмаркінг у сфері авіації – це стратегія ознайомлення фахівців в сфері права з новітніми розробками і технічними новинками в авіації, що можуть вплинути на юридичну сферу забезпечення авіаційної діяльності.

Науково-педагогічний елемент визначає діяльність певних структурних педагогічного напрямку, що забезпечують якість підготовки фахівців юристів в авіаційній сфері щодо ознайомлення даних осіб із проблематикою діяльності ЦПС в аспекті забезпечення безпеки і методів

зниження особових та професійних ризиків у ситуаціях небезпек і загроз.

Цей елемент передбачає три основні напрями діяльності: педагогічний, технічний та методичний.

Перший напрям виокремлення навчального курсу «Основи управління» або «Педагогіка авіаційної діяльності» у закладах вищої освіти України, в якому майбутніх юридичних працівників у сфері авіаційної діяльності в загальному вигляді ознайомлять із проблематикою небезпек, загроз і ризиків в діяльності авіації, визначать шляхи підвищення індивідуального захисту при виникненні загроз або небезпеки авіаційного інциденту або катастрофи; до структури навчального курсу «Основи управління» можна додати розділ «Загальні засади професійної безпеки в авіації», в якому розкрити основні методики зниження загроз і небезпек у ситуаціях ризику в авіаційній діяльності; у курсі «Педагогіка авіаційної діяльності» виокремити розділ «Безпека суб'єктів авіації», в якому розкрити загальні засади забезпечення безпеки всіх суб'єктів авіації та їх особливості в надзвичайних режимах.

Другий напрям цього елемента – активізація наукової діяльності у сфері підготовки фахівців-юристів в сфері авіації, розробка принципово нових моделей забезпечення якості такої підготовки, визначення шляхів модернізації та вдосконалення існуючих методик забезпечення якості підготовки фахівців-юристів у сфері авіації та виокремлення адміністративних методик забезпечення якості підготовки фахівців-юристів в сфері авіації.

Третій напрям – це ознайомлення всього особового складу з методиками підвищення безпеки на рівні нижньої та середньої ланки управління у вигляді ознайомчих лекцій, активізація двостороннього діалогу між науковими підходами і побажаннями всіх працівників у галузі авіації щодо можливих шляхів підвищення безпеки авіаційної діяльності.

Отже, науково-педагогічний елемент підготовки фахівців юристів у сфері авіації – це активна, цілеспрямована діяльність із розробки наукових і педагогічних аспектів підвищення якості підготовки фахівців-юристів у сфері авіації

шляхом вдосконалення існуючих навчальних курсів закладів вищої освіти України, активізація наукових розробок науково-дослідних лабораторій України щодо методів підвищення якості підготовки фахівців-юристів у сфері авіації та активізація двостороннього діалогу між науковими та практичними працівниками у сфері авіації з проблематики забезпечення підвищення якості підготовки фахівців-юристів у сфері авіації з метою зниження економічних та особистих втрат усіх працівників сфери авіації при виконанні професійних завдань в умовах небезпек, загроз і ризиків.

Всі вищенаведені позиції дозволяють говорити про окрему специфіку підготовки фахівців-юристів в авіаційній сфері, що визначається наступним: а) необхідність урахування специфіки авіаційної сфери; б) окреме навчання для опанування технічних базових знань у сфері авіації в) необхідність постійного удосконалення знань і умінь не тільки в сфері права, а в інших сферах авіаційної діяльності; г) визначення базових пріоритетів авіації – безпека авіації, авіаційна безпека та управління процесами в авіації.

Такий напрям у своєму поєднанні ми пропонуємо назвати педагогічний авіаційний бенчмаркінг.

Наведена система може мати назву «авіаційний бенчмаркінг». Педагогічний авіаційний бенчмаркінг – це застосування засобів і прийомів аналітичного планування та приймів вищої школи з метою досягнення оптимізації окремих процесів в авіаційній діяльності та підготовки юристів у сфері авіації.

Існують кілька категоріальних підходів до процесу педагогічного бенчмаркінгу в системі забезпеченні авіаційної діяльності, а саме: 1) терміни, які використовуються в класичному маркетингу, відповідно до цього бенчмаркінг розглядають як безупинний процес визначення рівня певної продукції та послуг, методів порівняно з результатами головних конкурентів або компаній, які посідають лідерські позиції; 2) визначення цієї категорії на основі якості, відповідно до цього бенчмаркінг – це стандартний процес, що використовується для аналізу стану задоволення вимог часу щодо забезпечен-

ня якості підготовки фахівців-юристів в авіаційній сфері; 3) визначення з філологічної точки зору передбачає, що бенчмаркінг – це стандарт, стосовно якого можна проводити будь-яке порівняння, тобто це контрольна точка, орієнтир; 4) загальне визначення, відповідно до якого бенчмаркінг – це основа для визначення раціональних цілей діяльності у сфері забезпечення якості підготовки фахівців-юристів у сфері авіації, окреслення шляхів оптимізації існуючої структури забезпечення такої підготовки на основі порівняння з іншими напрямками підготовки фахівців-юристів.

У педагогічній діяльності із забезпечення якості підготовки фахівців-юристів в авіаційній сфері виділяємо основні спільні риси: 1) ідентифікацію успішного впровадження педагогічних проектів забезпечення якості підготовки юристів у сфері авіації; 2) визначення проблем організації процесів забезпечення якості підготовки юристів у сфері авіації; 3) визначення ефективності процесів забезпечення якості підготовки юристів у сфері авіації; 4) стимулювання позитивного досвіду забезпечення якості підготовки юристів у сфері авіації.

Висновки. Вивчення авіаційної юридичної діяльності має знайти своє відображення в навчальному процесі закладів вищої освіти України через те, що майбутні юристи авіаційної сфери повинні усвідомлювати наявність ризику в своїй діяльності, а також не тільки вміти їх розпізнати, а прийняти заходи по їх попередженню та усуненню. Тому введення спеціального курсу «Педагогіка авіаційної діяльності» на юридичних та технічних факультетах у закладах вищої освіти транспортного профілю буде, на наш погляд, своєчасним і доречним.

Таким чином приходимо до висновку, що специфіка підготовки фахівців-юристів в авіаційній сфері являє собою поєднання психологічних, спеціально-юридичних, педагогічних та наукових елементів, які в сукупності дають можливість сформувати професіонала-юриста в авіаційній сфері.

Література

1. Бочелюк В.Й. Юридична психологія: навч. посіб. Київ: Центр учбової літератури, 2010. 336 с.
2. Косаревська О.В. Формування професійної правової свідомості курсантів на початковому етапі підготовки у вузі МВС: дис. ... канд. пед. наук: 13.00.04 / Південноукраїнський держ. педагогічний ун-т ім. К.Д. Ушинського. Одеса, 2003. 211 с.
3. Сливка С.С. Правове виховання працівників органів внутрішніх справ в сучасних умовах. Львів: Вільна Україна, 1991. 163 с.
4. Сливка С.С. Інформаційна культура юриста. Івано-Франківськ, 1996. 156 с.
5. Голосніченко І. Правосвідомість і правова культура у розбудові української держави. *Право України*. 2005. № 4. С. 24-25.
6. Додаток 6 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію: експлуатація повітряних суден (частина 1). ІКАО. 2010. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038#Text
7. Коваленко П., Ариничева О. Програма підготовки членів лётних екіпажів воздушних судов (ППЧЛЭ): методические рекомендации. Харьков, 1998.

References

1. Bochelyuk V.Y. Yurydychna psykholohiya: navch. posib. Kyiv: Tsentr uchbovoyi literatury, 2010. 336 s.
2. Kosarevska O.V. Formuvannya profesiynoyi pravovoyi svidomosti kursantiv na pochatkovomu etapi pidhotovky u vuzi MVS: dys. ... kand. ped. nauk: 13.00.04 / Pivdenoukrayinsky derzh. pedagogichnyy un-t im. K.D. Ushynskoho. Odesa, 2003. 211 s.
3. Slyvka S.S. Pravove vykhovannya pratsivnykiv orhaniv vnutrishnikh sprav v suchasnykh umovakh. Lviv: Vilna Ukrayina, 1991. 163 s.
4. Slyvka S.S. Informatsiyna kultura yurysta. Ivano-Frankivsk, 1996. 156 s.
5. Holosnichenko I. Pravosvidomist i pravova kultura u rozbudovi ukrayinskoyi derzhavy. *Pravo Ukrainy*. 2005. № 4. S. 24-25.
6. Dodatok 6 do Konventsiyi pro mizhnarodnu tsyvilnu aviatsiyu: ekspluatatsiya povitryanykh suden (chastyna 1). ICAO. 2010. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038#Text
7. Kovalenko P., Arinicheva O. Programma podgotovki chlenov lotnykh ekipazhey vozdushnykh sudov (PPCHLE): metodicheskiye rekomendatsii. Kharkov, 1998.

AVIATION BENCHMARKING IN THE TRAINING SYSTEM OF SPECIALISTS IN THE FIELD OF LAW

National Aviation University
Liubomyra Huzara Avenue, 1, 03680, Kyiv, Ukraine
E-mails: dbezzubov@ukr.net, katerew4955@gmail.com

Goal: consideration of the issue of aviation benchmarking as an element of the training of lawyers in the field of aviation, determination of the degree of influence of institutional and technical tools on the state of training of lawyers in the field of aviation and their actual readiness to perform tasks to ensure aviation safety. **Research methods:** scientific methods of system analysis, formal logic and method of classifications. The method of system analysis is applied accordingly to determine the current state of legislation in the field of training lawyers. The method of formal logic made it possible to determine scientific views on the categories of legal elements of benchmarking in the field of aviation. The method of classifications made it possible to determine the ways of further improvement of institutional methods regarding the influence on the regulation of the training of legal specialists in the field of aviation from the standpoint of benchmarking. **Results:** research on the training of lawyers in the field of aviation from the standpoint of benchmarking allows to determine the ways and methods of minimizing the impact of negative factors and risks of the process of performing a flight task on the state of legal protection of participants in the flight process. The results of the research presented in this scientific article make it possible to determine further steps in the study of the problems of legal aspects of the formation and control of the training of legal specialists in the field of aviation. **Discussion:** the development of the science of legal pedagogy in the modern world is undergoing a stage of new formatting and philosophical rethinking. This is due to the new challenges facing this science in the conditions of scientific and technical development and the development of information technologies. Training of professional personnel taking into account the trend of globalization is one of the priority tasks in pedagogy as a science of personnel training.

In the conditions of the development of scientific and technical progress, the training of legal specialists in the aviation field acquires an important importance due to the specifics of the activities performed by the crews of civil aircraft, their tasks and the conditions for performing the flight task. It should be noted that for the legal sphere, the fact that during the flight there are cases when the commander of the aircraft must conduct piloting under manual control conditions is important. At the same time, such piloting takes place in the conditions of threats, risks and dangers regarding the probability of loss of airworthiness by the aircraft, as a result of falling from the echelon and the death of passengers and crew members of the civil aircraft.

In the modern method of training legal specialists, there are no clear and formal mechanisms for the formation of psychological stability in lawyers regarding the assessment of the consequences of disasters and familiarization with cases related to the death of people.

Therefore, the formation of training methods for legal specialists in the aviation field is one of the priority directions in pedagogy as a science of training highly qualified personnel for all spheres of society.

Key words: benchmarking; legal specialist; aviation; pedagogy.

Стаття надійшла до редакції 01.12.2022