

Н.В. Дараганова,
кандидат юридичних наук

ПІДСТАВИ ДОПУСКУ ЧЛЕНІВ ЕКІПАЖУ ПОВІТРЯНОГО СУДНА УКРАЇНИ ДО ЗДІЙСНЕННЯ ПРОФЕСІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

У статті автором визначені та класифіковані всі підстави допуску членів екіпажу повітряного судна України до здійснення професійної діяльності на «загальні підстави допуску членів екіпажу повітряного судна до здійснення професійної діяльності» та «спеціальні підстави допуску членів екіпажу повітряного судна до здійснення професійної діяльності».

Ключові слова: екіпаж повітряного судна України, сертифікація, свідоцтво, допуски членів екіпажу повітряного судна України.

За нинішніх умов забезпечення безпеки польотів на належно високому рівні потребує, щоб керування повітряними суднами, їх експлуатація та обслуговування, в тому числі і технічне, були довірені лише тим особам, які відповідають певним, установленим державою, вимогам. Зазначені вимоги мають бути підтверджені належними документами – офіційними дозволами (сертифікатами, свідоцтвами) відповідного до органу державного регулювання діяльності авіації України на здійснення професійної діяльності з експлуатації та обслуговування повітряних суден.

Необхідність написання цієї статті зумовлена тим, що в Україні нині відсутні правові дослідження, присвячені визначенню та аналізу підстав допуску екіпажу ПС України до здійснення професійної діяльності. Дана стаття є першою спробою розглянути зазначені питання.

Метою написання цієї статті є дослідження питань, пов'язаних з підставами допусків екіпажу ПС України до здійснення професійної діяльності, в межах і обсягах даної статті.

Загальна характеристика підстав допуску екіпажу повітряного судна України до здійснення професійної діяльності. В Україні на законодавчому рівні (ст. 33 ПК України) введена норма щодо обов'язкової сертифікації членів екіпажу ПС на відповідність діючим в нашій країні кваліфікаційним вимогам за професійною ознакою. Тобто члени екіпажу ПС допускаються до самостійної професійної діяльності з експлуатації та обслуговування ПС лише у разі, якщо вони мають офіційний дозвіл відповідного органу державного регулювання діяльності авіації України – Державіаадміністрації (виняток – отримання посвідчення курсанта) на здійснення такої діяльності у вигляді свідоцтв (посвідчень), які підтверджують наявність у цих осіб необхідних знань, навиків, кваліфікації, відповідності стану їх здоров'я тощо встановленим вимогам.

Аналіз міжнародно-правових норм засвідчує, що встановлення вищезазначених вимог відповідає нормам Конвенції про міжнародну цивільну авіацію. Так, відповідно до ст. 32 цієї Конвенції,

пілот кожного повітряного судна та інші члени льотного складу екіпажу кожного повітряного судна, зайнятого в міжнародній навігації, забезпечуються посвідченнями про кваліфікацію і свідоцтвами, що видані державою, де це повітряне судно зареєстровано [1].

Вважаємо, що встановлення на державному рівні вимог щодо рівня знань, умінь, професіоналізму, кваліфікації, віку, стану здоров'я (фізичного та психічного) тощо для осіб, які претендують стати членом екіпажу ПС, є тим заходом з боку держави, який, по-перше, зумовлений родом та характером діяльності у сфері цивільної авіації (далі – ЦА), по-друге, спрямований на охорону життя і здоров'я як самих авіаційних спеціалістів, так і інших «третіх» осіб, а, отже, і на безпеку польотів, загалом.

Членам екіпажу ПС видаються такі свідоцтва (або посвідчення): посвідчення курсанта-пілота (літак/вертоліт); свідоцтво приватного пілота (літак/вертоліт); свідоцтво комерційного пілота (літак/вертоліт); свідоцтво транспортного пілота (літак/вертоліт); свідоцтво пілота планера; свідоцтво пілота вільного аеростата; свідоцтво пілота надлегкого ПС; посвідчення курсанта-штурмана; свідоцтво штурмана; посвідчення курсанта-бортінженера; свідоцтво бортінженера; свідоцтво бортрадиста; свідоцтво бортоператора; свідоцтво бортпровідника; свідоцтво льотчика-спостерігача [2]. Таким чином, можна констатувати, що, по-перше, свідоцтва членів екіпажу ПС є різного виду і, по-друге, цей поділ обумовлений необхідністю виконання різних функцій в межах такої системи як екіпаж ПС.

Зауважимо, що, незважаючи на численне застосування терміну «свідоцтво члена екіпажу ПС», на сьогодні у законодавстві України відсутня дефініція цього поняття. Враховуючи це, вважаємо, що термін «свідоцтво члена екіпажу ПС» можна визначити як офіційний дозвіл відповідного органу державного регулювання діяльності авіації України на здійснення членом екіпажу ПС самостійної професійної діяльності з керування і/або обслуговування ПС – з наступним введенням цього

терміну у відповідні нормативно-правові акти України з питань діяльності ЦА.

Аналіз чинного законодавства України засвідчує, що свідоцтва члена екіпажу ПС видаються на підставі оцінки відповідності кандидатів установленим вимогам та процедурам. Зазначені вимоги ми визначили як «підстави допуску членів екіпажу ПС до здійснення професійної діяльності». Всі підстави допуску членів екіпажу ПС до здійснення професійної діяльності були нами поділені на дві групи: «загальні підстави допуску членів екіпажу ПС до здійснення професійної діяльності», тобто ті, які є загальними для отримання всіма кандидатами права виконувати функції члена екіпажу ПС (пілота, бортінженера тощо) та «спеціальні підстави допуску членів екіпажу ПС до здійснення професійної діяльності», тобто ті, які встановлені щодо членів екіпажу ПС при виконанні ними певних специфічних видів діяльності у ЦА.

Загальні підстави допуску членів екіпажу ПС до здійснення професійної діяльності.

1. Першою серед загальних підстав допуску членів екіпажу ПС до здійснення професійної діяльності, вважаємо, є вимога щодо наявності у кандидатів відповідного віку. Дійсно, діяльність осіб, які належать до екіпажу ПС (командир, другий пілот ПС і інші особи льотного екіпажу та обслуговуючого персоналу), пов'язана з серйозними випробуваннями на організм людини, як фізичними, так і психічними. Зважаючи на це, в ЦА стосовно визначеної категорії осіб, до якої відносяться і члени екіпажу ПС, встановлено, що для успішного здійснення своєї професійної діяльності, члени екіпажу ПС повинні мати певний життєвий досвід та соціальну зрілість, які набуваються лише з досягненням певного віку.

Вік кандидатів на отримання посвідчення курсанта-пілота (літак/вертоліт), курсанта-штурмана, курсанта бортінженера має бути не менше 16-ти років та 6-ти місяців; вік кандидатів на отримання свідоцтва приватного пілота (літак/вертоліт) – не менше 17-ти років; вік кандидатів на отримання свідоцтва комерційного пілота (літак/вертоліт) – не менше 18-ти років. Кандидатам на отримання свідоцтва штурмана, бортінженера, бортради́ста, бортоператора, бортпровідника, льотчика-спостерігача потрібно мати не менше 18-ти років. Найбільше обмеження щодо віку встановлено для кандидатів на отримання свідоцтва транспортного пілота (літак/вертоліт), для кандидатів на отримання рейтингу про право на польоти за приладами (літак/вертоліт), про право польотів на багатодвигунних ПС, рейтингу пілота-інструктора (літак/вертоліт). Вік кандидатів на зазначені посади має бути не менше 21-го року. І лише для отримання свідоцтва пілота планера, пілота вільного аеростата, пілота надлегкого ПС та рейтингу пілота-інструктора планера, пілота-інструктора вільного аеростата, пілота-інструктора надлегкого ПС встановлений вік кандидатів – не менше 16-ти років.

При цьому навіть за наявності відповідного свідоцтва/посвідчення, не мають права бути допу-

щеними до виконання функцій членів екіпажу повітряного судна особи, яким не виповнилось 18 років (окрім виконання польотів, що здійснюються на спортивних повітряних суднах, повітряних суднах аматорської конструкції, на вільних пілотованих аеростатах, парапланах [3]).

В цілому, вважаємо, що в питанні щодо встановлення віку, з якого особа набуває право виконувати функції члена екіпажу повітряного судна України, має місце законодавча урегульованість. В той же час існує певна проблема та неузгодженість у питанні щодо граничного віку перебування осіб на посадах екіпажу повітряного судна України і саме тому воно потребує більш детального розгляду.

Так, дослідження нормативно-правової бази дає однозначне розуміння того, що діяльність в якості члена екіпажу повітряного судна законодавчо віднесена до такої, яка потребує підвищеного нервово-емоційного та інтелектуального навантаження, виконується в умовах підвищеного ризику для здоров'я і, відповідно, потребує певних додаткових компенсаційних заходів [4, 5]. У зв'язку з цим, вважаємо, слід приймати такі заходи, як встановлення щодо членів екіпажу повітряного судна певних обмежень щодо віку, після настання якого ці особи повинні залишити діяльність в якості членів екіпажу повітряного судна. Доцільним є проведення відповідного комплексного медичного дослідження, з урахуванням висновків якого, а також з урахуванням рекомендацій ІКАО та вимог пенсійного законодавства України, слід встановити в ПК України норму про заборону займати посади членів екіпажу повітряного судна України при настанні певного віку.

2. Вимога щодо наявності у членів екіпажу ПС відповідної професійної підготовки. Зазначена професійна підготовка має здійснюватись лише у сертифікованих навчальних авіаційних закладах, центрах перепідготовки і підвищення кваліфікації авіаційних спеціалістів та інших організаціях України, а також в іноземних навчальних закладах, що мають відповідний сертифікат, який визнається в Україні.

Всі авіаційні навчальні заклади ЦА з підготовки льотного складу в Україні, які здійснюють підготовку кандидатів для отримання свідоцтва члена екіпажу (далі FTO – «Flying Training Organization» – авіаційний навчальний заклад, який здійснює підготовку кандидатів для отримання свідоцтва члена екіпажу та внесення рейтингів у свідоцтво члена екіпажу) та/або внесення рейтингів у свідоцтво члена екіпажу (далі TRTO – «Tape Rating Training Organisation» – авіаційний навчальний заклад, який здійснює підготовку для внесення у відповідне свідоцтво члена екіпажу рейтингу про тип ПС), повинні мати відповідний сертифікат, виданий Державіаадміністрацією. При цьому право проведення сертифікації льотного складу для видачі та/або продовження терміну дії свідоцтва може бути надано FTO або TRTO лише за певних умов, серед яких: затвердження Держ-

авіаадміністрацією у цих організаціях відповідних екзаменаторів; програм із сертифікації льотного складу тощо.

3. Встановлення до кандидатів різних вимог залежно від різних видів свідоцтв та/або рейтингів. Сьогодні в Україні нормативно-правовими актами визначено конкретний обсяг та рівень знань, умінь, навичок тощо для кандидатів або власників свідоцтв членів екіпажу ПС. Отже, жоден експлуатант не вправі зменшити або збільшити їх обсяг. При цьому кожен кандидат на одержання свідоцтва відповідно виду має відповідати як загальним, так і спеціальним вимогам щодо знань, вмінь, досвіду тощо.

Так, свідченням загальних для всіх кандидатів вимог є вимога про те, що рейтинг про клас ПС заноситься до свідоцтва будь-якого пілота після демонстрації кандидатом потрібного рівня знань та умінь, згідно з затвердженими вимогами для відповідного класу ПС. Спеціальні ж вимоги визначені окремо, залежно від категорії свідоцтв. Так, встановлені спеціальні вимоги, що пред'являються до кандидатів для одержання посвідчення: курсанта-пілота (літак/вертоліт); курсанта-штурмана; курсанта-бортінженера. Спеціальні вимоги пред'являються до кандидатів для одержання свідоцтва: приватного пілота (літак/вертоліт); комерційного пілота (літак/вертоліт); транспортного пілота (літак/вертоліт); пілота планера; пілота вільного аеростата; пілота надлегкого ПС; штурмана; бортінженера; бортрадиста; бортоператора; бортпровідника; льотчика-спостерігача. При цьому кожен кандидат повинен продемонструвати наявність відповідних знань, умінь, досвіду, що відповідають правам, які надаються власнику відповідного свідоцтва. І цей рівень є різним для різних кандидатів.

4. Встановлення обмежень щодо термінів дії свідоцтв членів екіпажу ПС. Аналіз авіаційного законодавства засвідчує, що загальним для авіаційного персоналу є встановлення термінів дії свідоцтва до 5-ти років (наприклад, для свідоцтва техніка з технічного обслуговування повітряних суден; для свідоцтва інженера з технічного обслуговування повітряних суден) тощо. Проте для членів екіпажу ПС граничний термін дії свідоцтв є значно меншим і складає від 12-ти до 24-х місяців.

Установлення такого терміну дії свідоцтв членів екіпажу ПС, на наш погляд, є цілком виправданим і відображує високий рівень відповідальності осіб, від нормальної діяльності яких залежить як життя самих цих осіб, так і пасажирів та третіх осіб. На відміну від інших видів професійної діяльності, в авіації підтвердження та демонстрація відповідного рівня знань, майстерності й досвіду не припиняється після первісної видачі свідоцтв. Авіаційний персонал (і льотний і наземний) повинен з регулярними інтервалами підтверджувати свою компетенцію щодо знань, досвіду і майстерності, щоб забезпечувати постійну дієвість своїх свідоцтв та/або рейтингів (кваліфікаційних відміток) для продовження прав, наданих їм такими свідоцтвами та/або рейтингами.

Щодо різниці в термінах дії свідоцтв різних членів екіпажу ПС, то, вважаємо, цей поділ відображує диференціацію навантаження, відповідальності різних членів екіпажу ПС, залежно від характеру діяльності різних членів екіпажу ПС, а саме: 1) велике навантаження; 2) високий ступень ризику при здійсненні професійної діяльності; 3) значний масштаб та серйозність ймовірних негативних наслідків, що можуть мати місце при авіаційній події.

Зазначимо, що дозвіл на продовження терміну дії свідоцтв мають тільки ті організації, яким таке право надано Державіаадміністрацією, що також є додатковою гарантією забезпечення безпеки діяльності екіпажу повітряного судна.

5. Вимога щодо наявності у членів екіпажу ПС належного стану здоров'я, що підтверджується обов'язковою наявністю діючого медичного сертифіката. В Україні введено норму про те, що відлік терміну дії свідоцтв для членів екіпажу ПС починається лише з дати видачі медичного сертифіката, тоді як для власників інших категорій осіб авіаційного персоналу початок дії свідоцтв установлений з дати здачі останнього іспиту з теоретичних дисциплін.

На сьогодні придатність за станом здоров'я екіпажу ПС встановлена Правилами видачі свідоцтв авіаційному персоналу в Україні, а також Спільними Авіаційними Вимогами JAR-FCL 3 [6]. Для отримання свідоцтва та/або рейтингів кожен кандидат повинен мати діючий медичний сертифікат або медичний висновок, відповідний до медичного стандарту першого (найвишого), другого або третього класу.

Враховуючи наявність великого навантаження, велику ступінь ризику і значний масштаб та серйозність ймовірних негативних наслідків, що можуть мати місце при авіаційній події, найвищі вимоги до стану здоров'я, на рівні медичного стандарту першого класу, встановлені для кандидатів та власників свідоцтв транспортного пілота, комерційного пілота, штурмана, бортінженера. До цієї ж категорії віднесені і особи, які вступають до відповідних навчальних закладів та навчаються в них (курсанти-пілоти, курсанти-штурмани, курсанти-бортінженери), стан здоров'я яких також має бути на рівні медичного стандарту першого класу. Для кандидатів та власників свідоцтв бортрадиста, бортоператора, приватного пілота, пілота планера, пілота надлегкого ПС, пілота вільного аеростата, льотчика-спостерігача і осіб, які вступають до відповідних навчальних закладів та навчаються в них, встановлені вимоги до стану здоров'я на рівні медичного стандарту другого класу. Для кандидатів та власників свідоцтв бортпровідників і осіб, які вступають до відповідних навчальних закладів та навчаються в них, встановлені вимоги до стану здоров'я на рівні найнижчого медичного стандарту – медичного стандарту третього класу.

При цьому наявна певна неузгодженість нормативно-правових актів щодо придатності до стану здоров'я кандидатів та власників свідоцтв борт-

оператора. Так, згідно пункту 6.10. «Свідоцтво борт-оператора» Правил видачі свідоцтв авіаційному персоналу в Україні, кандидат повинен мати діючий медичний сертифікат, що відповідає медичному стандарту другого класу (п. 6.10.1.6.), тоді як відповідно до пункту 5.4. Правил медичної сертифікації авіаційного персоналу, крім членів льотного екіпажу [7], медичний стандарт третього класу – це вимоги до стану здоров'я кандидатів та власників свідоцтв борт-операторів. Отже, вважаємо за доцільне адаптувати вимоги JAR-FCL 1, 2, 3, 4 до національного законодавства шляхом прийняття у встановленому порядку відповідних національних нормативно-правових актів (положень і/або інструкцій).

6. Вимога щодо обов'язковості страхування даної категорії осіб. Згідно вимог ПК України, по-перше, до бортової документації цивільного ПС при виконанні польотів обов'язково повинні входити і свідоцтва про страхування членів екіпажу та авіаційного персоналу, який перебуває на борту ПС (ст. 30 ПК України), по-друге, повітряний перевізник і виконавець повітряних робіт зобов'язані страхувати членів екіпажу і авіаційний персонал, які перебувають на борту ПС (ст. 103 ПК України). Аналогічна норма існує і інших країнах. Так, наприклад, в ПК Російської Федерації (ст. 132) встановлено, що страхування життя і здоров'я членів екіпажу ПС при виконанні ними службових обов'язків є обов'язковим.

Члени екіпажу ПС вважаються застрахованими особами під час виконання ними службових обов'язків з початку передпольотної підготовки до закінчення післяпольотних робіт, а страхова сума, яка встановлена договором обов'язкового страхування, не повинна бути меншою, ніж 100 000 гривень за кожен застраховану особу.

Всі вищевказані підстави допуску членів екіпажу ПС до здійснення професійної діяльності нами визначено як загальні підстави допуску осіб екіпажу ПС до здійснення професійної діяльності.

Спеціальні підстави допуску осіб екіпажу повітряного судна до здійснення професійної діяльності. Аналіз нормативно-правових актів засвідчує, що деякі види авіаційних робіт передбачають, окрім загальних підстав допуску членів екіпажу ПС України, встановлення і спеціальних вимог. Ці вимоги стосуються спеціальних підстав допуску членів екіпажу ПС України до здійснення певних видів діяльності.

Так, приміром, організація та виконання польотів у ЦА для потреб сільського та лісового господарства передбачає встановлення спеціальних вимог щодо допуску цих осіб до здійснення професійної діяльності, що пов'язано зі специфікою діяльності у сільському та лісовому господарстві при виконанні авіаційно-хімічних робіт [8]. Перед виконанням авіаційно-хімічних робіт у сільському та лісовому господарстві кожен член екіпажу повітряного судна (командир повітряного судна, другий пілот, авіатехнік) повинен отримати посвідчення про проходження спеціальної підготовки з питань

безпечного проведення робіт з пестицидами і агрохімікатами та мати відповідний допуск на право роботи, пов'язаної із застосуванням пестицидів і агрохімікатів згідно до встановлених законодавством вимог. Для отримання зазначеного допуску встановлені певні обмеження, передусім вікові. Так, до виконання робіт з пестицидами і агрохімікатами не допускаються особи віком до 18-ти років, громадяни пенсійного віку, особи, які мають протипоказання за станом здоров'я та ін.

Окрім зазначених підстав, для членів екіпажу повітряного судна України можуть бути встановлені і інші спеціальні вимоги. Так, наприклад, фотографічною апаратурою на борту повітряних суден можна користуватися лише за наявності спеціального дозволу, який для цивільних повітряних суден надається Державіаадміністрацією за погодженням з Генеральним штабом Збройних Сил [9].

Виходячи з викладеного, вважаємо, що встановлення вищезазначених підстав допуску членів екіпажу ПС до здійснення професійної діяльності, які до того ж мають бути підтверджені відповідними документами (офіційними дозволами, сертифікатами, свідоцтвами відповідного органу державного регулювання), спрямоване на охорону життя і здоров'я як самих членів екіпажу ПС, так і інших осіб, на забезпечення безпеки польотів на належно високому рівні та зумовлене родом і характером діяльності у сфері ЦА.

Література

1. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію: [від 7 грудня 1944 р.] / Міжнародний документ. – Режим доступу до документа: [сторінка «Законодавство України» сайту ВРУ]: <http://www.rada.gov.ua>.
2. Правила видачі свідоцтв авіаційному персоналу в Україні [Електронний ресурс]: [затверджені Наказом Міністерства транспорту України від 7 грудня 1998 р. № 486] / Міністерство транспорту України. – Режим доступу до документа: <http://www.rada.gov.ua>.
3. Про впорядкування діяльності спортивної та аматорської авіації [Електронний ресурс]: [Наказ Міністерства транспорту України від 18 травня 2004 р. № 411] / Міністерство транспорту України. – Режим доступу до документа: <http://www.rada.gov.ua>.
4. Закон України «Про загальнообов'язкове державне пенсійне страхування» [Електронний ресурс]: [від 9 липня 2003 р. № 1058-IV] / ВРУ. – Режим доступу до документа: <http://www.rada.gov.ua>.
5. Закон України «Про пенсійне забезпечення»: [Електронний ресурс]: [від 5 листопада 1991 р.] / ВРУ. – Режим доступу до документа: <http://www.rada.gov.ua>.
6. Про застосування в цивільній авіації України Спільних Авіаційних Вимог JAR-FCL 1, 2, 3, 4 «Видача свідоцтв льотному екіпажу» [Електронний ресурс]: [Наказ Державіааслужби від 27 березня 2006 р. № 223] / Державіааслужба. – Режим доступу до документа: <http://www.rada.gov.ua>.
7. Правила медичної сертифікації авіаційного персоналу, крім членів льотного екіпажу [Електронний ресурс]: [затверджено Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 27 березня 2007 р. № 243] / Міністерство транспорту та зв'язку України. – Режим доступу до документа: <http://www.rada.gov.ua>.

8. *Порядок* одержання допуску (посвідчення) на право роботи, пов'язаної з транспортуванням, зберіганням, застосуванням та торгівлею пестицидами і агрохімікатами [Електронний ресурс]: [затверджено Постановою КМУ від 18 вересня 1995 р. № 746] / КМУ. – Режим доступу до документа: <http://www.rada.gov.ua>.

9. *Положення* про використання повітряного простору України [Електронний ресурс]: [затверджено Постановою КМУ від 29 березня 2002 р. № 401] / КМУ. – Режим доступу до документа: <http://www.rada.gov.ua>.

Н. В. Дараганова

Основания допуска членов экипажа воздушного судна Украины к осуществлению профессиональной деятельности.

В этой статье автором определены и классифицированы все основания для допуска членов экипажа воздушного судна Украины к осуществлению профессиональной деятельности на «общие основания допуска членов экипажа воздушного судна к осуществлению профессиональной деятельности» и «специальные основания для допуска членов экипажа воздушного судна к осуществлению профессиональной деятельности».

N. V. Darahanova

Base tolerance crew members Ukraine to the implementation of professional activities.

In this article the author certain and develops the classification all conditions of aircraft crew of Ukraine admittance to the professional activity realization – «general conditions of aircraft crew of Ukraine admittance to the professional activity realization» and «special conditions of aircraft crew of Ukraine admittance to the professional activity realization».