

Іван Руснак,
Володимир Хижняк

Регулювання діяльності державної авіації України як фактор підтримання безпеки виконання суб'єктами державної авіації покладених завдань

Проаналізовано стан функціонування та нормативно-правового забезпечення діяльності державної авіації України відповідно до вимог Повітряного кодексу України, запропоновано шляхи розв'язання існуючих проблем у виробленні єдиних загальнодержавних поглядів на її функціонування.

Законом України № 3393-VI від 19 травня 2011 р. затверджений Повітряний кодекс України, який установлює правові основи діяльності в галузі авіації. Стаття 4 Повітряного кодексу України визначає, що Державне регулювання діяльності в галузі авіації та використання повітряного простору України полягає у:

- формуванні державної політики та стратегії розвитку;
- визначенні завдань, функцій, умов діяльності в галузі авіації та використання повітряного простору України;
- застосуванні заходів безпеки авіації;
- прийнятті загальнообов'язкових авіаційних правил України;
- здійсненні державного контролю за їх виконанням та встановленні відповідальності за їх порушення.

Згідно зі згадуваним Законом та Указом Президента України № 468 від 2 вересня 2013 р., на Міністерство оборони України (МОУ) як центральний орган виконавчої влади покладено завдання регулювання діяльності державної авіації України. Державне регулювання діяльності в галузі цивільної авіації здійснює Державна авіаційна служба України Міністерства інфраструктури України.

МОУ, відповідно до покладених на нього завдань, здійснює регулювання питань державної авіації, у тому числі нормативно-правове регулювання за узгодженням із зацікавленими центральними органами виконавчої влади, які експлуатують державні повітряні судна, зокрема щодо:

- реєстрації та допуску державних повітряних суден і літальних апаратів, підтримання їх льотної придатності, випробування та прийняття в експлуатацію нових типів повітряних суден, призначених для використання в державній авіації;
- реєстрації та допуску аеродромів і злітно-посадкових майданчиків державної авіації;
- допуску авіаційного персоналу державної авіації до виконання польотів та проведення робіт із забезпечення польотів;
- виконання та забезпечення польотів, пошуку й рятування, охорони державних повітряних суден.

З метою виконання владних повноважень у МОУ створене Управління регулювання діяльності державної авіації України (далі – Управління), на яке наказом МОУ № 605 від 11 вересня 2013 р. покладено комплекс завдань щодо регулювання діяльності державної авіації України. Сутність завдань зведена до:

- нормативно-правового регулювання питань у галузі державної авіації відповідно до законодавчих та нормативних актів з питань діяльності авіації;
- реєстрації та допуску державних повітряних суден, аеродромів, злітно-посадкових майданчиків до використання за призначенням;

- контролю стану виконання суб'єктами державної авіації вимог законодавчих та нормативних актів щодо підтримання льотної придатності літальних апаратів;
- перевірки приведення діяльності авіації до єдиних вимог і правил стосовно забезпечення та виконання польотів;
- організації за пропозиціями центральних органів виконавчої влади, у підпорядкуванні яких є суб'єкти державної авіації, розроблення проектів рішень з питань підтримання льотної придатності державних повітряних суден;
- внесення пропозицій щодо реалізації регуляторної політики у сфері державної авіації.

Відповідно до Повітряного кодексу України авіація в Україні поділяється на цивільну авіацію та державну авіацію.

До державної авіації віднесені такі суб'єкти:

- авіація Збройних Сил України (ЗСУ);
- авіація Державної служби України з надзвичайних ситуацій;
- авіація Внутрішніх військ Міністерства внутрішніх справ України;
- авіація Державної прикордонної служби України;
- авіація органів доходів та зборів;
- інші повітряні судна, зареєстровані в реєстрі Державної авіації України.

Відповідно до запропонованих змін до Повітряного Кодексу України, до державної авіації України буде віднесено авіацію державних підприємств України, які здійснюють діяльність у сфері розробки, виробництва, ремонту, модернізації, технічного супроводження експлуатації, збільшення ресурсу, зберігання, демілітаризації та утилізації повітряних суден, їх складових частин. Згаданий перелік підприємств визначатиметься Кабінетом Міністрів України за поданням МОУ.

За попередніми даними, у реєстрі державної авіації України перебувають понад 1300 різнотипних літаків та вертольотів, з них сертифікат льотної придатності мають менше 15% літальних апаратів.

Аеродромна мережа державної авіації України налічує 36 аеродромів, з них 35 – зі штучним покриттям, один – ґрунтовий.

Нині в державній авіації України функціонують 30 підрозділів суб'єктів державної авіації, які підлягають періодичній перевірці з питань відповідності стану їх функціонування вимогам і правилам щодо забезпечення та виконання польотів.

У складі Повітряних Сил та Армійської авіації Сухопутних військ ЗСУ функціонують літаючі авіаційно-технічні лабораторії (ЛАТЛ), які виконують завдання з підвищення ефективності та якості експлуатації авіаційної техніки, перевірки організаторської та технологічної діяльності техніко-експлуатаційних частин, розслідування інцидентів, причиною яких є найбільш складні відмови авіаційної техніки, надання оперативної допомоги авіаційним частинам у розробці та проведенні

заходів із забезпечення надійності авіаційної техніки та підвищення безпеки польотів.

Практика застосування зазначених лабораторій показує, що періодично перевіряються тільки частини Повітряних Сил та Армійської авіації. Підрозділи решти суб'єктів ЛАТЛ взагалі не перевіряються. Крім цього, ЛАТЛ здійснювали контроль організації льотних випробувань авіаційної техніки на льотно-випробувальних станціях та випробувальних станціях авіаційних двигунів авіаремонтних підприємств до моменту передачі їх до концерну «Укроборонпром».

Таким чином, можна констатувати, що потребує врегулювання механізм використання ЛАТЛ для виконання перевірок зазначених вище питань у всіх суб'єктах державної авіації України.

Слід зазначити, що відповідають за рівень підготовки авіаційного персоналу, стан авіаційної техніки, інфраструктуру аеродромів (злітно-посадкових майданчиків), застосування авіації за призначенням відповідні керівники, командири й начальники.

Водночас аналіз авіаційних подій, які сталися впродовж останніх років, свідчить, що в питаннях функціонування державної авіації є проблеми, спільне розв'язання яких суттєво поліпшить ситуацію щодо безпеки застосування авіації при вирішенні покладених завдань. Це питання експлуатації, ремонту літальних апаратів, утримання інфраструктури аеродромів, підготовки авіаційного персоналу, соціальний блок питань, які є предметом вивчення та вироблення відповідних пропозицій для прийняття рішень.

Таким чином, приведення діяльності державної авіації до єдиних авіаційних правил, моніторинг стану підготовки, запровадження єдиних вимог щодо технічної політики в галузі державної авіації, підготовка пропозицій та проектів рішень МОУ із зазначених питань – це основний напрям діяльності Управління разом зі згаданими вище суб'єктами державної авіації України.

При цьому авіаційні правила являють собою звід норм, стандартів і процедур, виконання яких визначається державою як умови гарантування безпеки польотів авіації та охорони довкілля від впливу авіації.

Необхідно зазначити, що весь комплекс завдань виконуватиметься в тісній взаємодії з Командуваннями видів ЗСУ, Головною інспекцією МОУ, Державною авіаційною службою України за узгодженням із суб'єктами державної авіації, в підпорядкуванні яких є літальні апарати.

Для того щоб спільними зусиллями вирішувати значний обсяг завдань у галузі державної авіації необхідно чітко врегулювати питання взаємодії суб'єктів державної авіації відповідно до чинної законодавчої бази.

Проведений фахівцями Управління аналіз наявної нормативно-правової бази в галузі державної авіації свідчить, що низка нормативно-правових актів МОУ потребує переробки та приведення до вимог авіаційних правил, при цьому основним документом, який регулює взаємовідносини МОУ з іншими суб'єктами державної

авіації, є наказ Міністра оборони України «Про затвердження Положення про регулювання діяльності державної авіації України».

Для визначення єдиних поглядів на засади регулювання діяльності державної авіації в МОУ в листопаді 2013 р. під керівництвом першого заступника Міністра оборони України відбулася робоча нарада за участю представників центральних органів виконавчої влади, які мають у підпорядкуванні підрозділи державної авіації. На нараді були розглянуті проблеми функціонування суб'єктів державної авіації в умовах сьогодення. Під час обговорення з'ясувалося, що стан роботи з питань забезпечення функціонування державної авіації не забезпечує повною мірою виконання вимог Повітряного кодексу України та Указу Президента України № 468/2013 від 2 вересня 2013 р. стосовно виконання МОУ владних повноважень щодо регулювання діяльності державної авіації України.

Основними питаннями МОУ, які сьогодні стоять на порядку денному, є:

- розробка, узгодження із зацікавленими суб'єктами державної авіації, видання та реєстрація в Міністерстві юстиції України нормативно-правових актів МОУ щодо регулювання діяльності державної авіації України та реєстрації державних повітряних суден;

- опрацювання єдиної бази даних щодо кількості й технічного стану літальних апаратів, аеродромної мережі та інфраструктури аеродромів, авіаційного персоналу державної авіації України;

- аналіз чинної нормативно-правової бази, яка використовується в державній авіації, відповідність її вимогам Повітряного кодексу України та авіаційним правилам, обговорення на спільних нарадах і конференціях проблем та врегулювання їх у нових нормативних документах, включених до Плану нормотворчої діяльності МОУ, та введення їх у дію у 2014 р. в установленому порядку.

Упродовж листопада – грудня 2013 р. робочими групами Управління в суб'єктах державної авіації була проведена практична робота, метою якої було ознайомлення з діяльністю військових частин з організації підготовки, проведення, забезпечення польотів державних повітряних суден та нормативно-правового забезпечення зазначених питань відповідно до вимог Повітряного кодексу України.

Загалом за результатами роботи можна констатувати наявність суттєвих недоліків. Стан справ у перевірених суб'єктах державної авіації із зазначених питань потребує проведення комплексу заходів з урегулювання нормативно-правової бази та приведення її до єдиних авіаційних правил, організації підготовки авіаційного персоналу та вирішення кадрових питань, організації експлуатації та ремонту авіаційної техніки, обладнання й утримання інфраструктури аеродромів, підвищення ефективності функціонування єдиної системи проведення авіаційних робіт з пошуку і рятування.

Розгляньмо детальніше зазначені проблеми функціонування державної авіації.

Стосовно стану авіаційної техніки:

- справність державних повітряних суден перебуває на низькому рівні через недостатнє фінансування робіт з ремонту та модернізації;

- скорочується строк служби та знижується надійність обладнання авіаційної техніки через використання авіаремонтними підприємствами неякісної елементної бази, заміна якої здійснюється під час ремонту;

- відсутні запасні блоки, груп-комплекти й агрегати на авіаційну техніку, яка пройшла модернізацію.

Однією з проблем експлуатації та технічного обслуговування літаків на аеродромах є відсутність належного забезпечення авіаційно-технічним майном необхідної номенклатури (інструментами, стендами, контрольно-вимірною апаратурою) для виконання регламентних робіт, періодичних робіт, робіт із продовження призначених показників.

Складним залишається питання своєчасного виділення паливно-мастильних матеріалів для консервації паливної автоматики авіаційних двигунів для виконання робіт з технічного обслуговування при зберіганні літаків другої групи утримання.

Незадоволення заявок на отримання справних агрегатів, блоків, витратних матеріалів, паливно-мастильних матеріалів накладає відбиток на процес безпечної експлуатації авіаційної техніки.

За результатами перевірки тільки на одному аеродромі виявлено, що значна кількість агрегатів і блоків літаків та двигунів до них потребує ремонту або заміни на справні.

Критичним нині є забезпечення льотного складу захисним спорядженням льотчика, зокрема кисневими масками, протиперевантажувальними та висотно-компенсуючими костюмами.

Ураховуючи зазначене, можна констатувати необхідність суттєвого підвищення ролі Управління військових представництв МОУ, яке має посилити контроль за якістю ремонту авіаційної техніки на авіаційних ремонтних підприємствах Державного концерну «Укроборонпром».

Стан аеродромів, злітно-посадкових майданчиків та наземного забезпечення польотів. Нормативно-правові акти, які регламентують організацію, виконання та наземне забезпечення польотів, застаріли й потребують переробки з урахування сучасних вимог Повітряного кодексу України до наземного забезпечення польотів авіації. При цьому в підрозділах суб'єктів державної авіації використовуються нормативно-правові акти, котрі стосуються організації та виконання наземного забезпечення польотів авіаційних підрозділів ЗСУ, частина з яких потребує переробки з урахуванням особливості наземного забезпечення польотів державної авіації.

Сертифікати аеродромів у суб'єктів державної авіації відсутні, а ті, які в них є, – прострочені, що, у свою чергу,

забороняє експлуатувати аеродроми як аеродроми спільного використання.

Результати перевірки показали, що низькою є укомплектованість підрозділів аеродромно-технічного забезпечення фахівцями, які пройшли навчання за відповідним фахом і мають посвідчення на право експлуатації засобів наземного забезпечення польотів.

У підрозділах суб'єктів державної авіації не організована система підготовки (перепідготовки) особового складу всіх категорій, який залучається до наземного забезпечення польотів.

Більшість документів, котрі регламентують повсякденну діяльність авіації військових частин ЗСУ, не враховує особливостей виконання та наземного забезпечення польотів інших суб'єктів державної авіації, за винятком керівних документів, які визначають порядок радіотехнічного забезпечення та зв'язку, організації пошуково-рятувальних заходів та експлуатації аеродромів у державній авіації України.

Підготовка (перепідготовка) авіаційного персоналу. Невирішеними є питання укомплектованості авіаційних військових частин льотним складом, особами груп керівництва польотами, технічним складом. При значному некомплекті особового складу інженерно-авіаційної служби до військових частин для подальшого проходження служби за два минулі роки прибули лише два офіцери – випускники військових вищих навчальних закладів.

У зв'язку з реформуванням військових частин охорона технічної території та складів ракетно-артилерійського озброєння (РАО) здійснюється інженерно-технічним складом шляхом несення вартової служби, що не відповідає вимогам Керівництва з організації утримання та зберігання авіаційних засобів ураження, введеного в дію відповідним наказом Командувача Повітряних Сил України.

При цьому можна констатувати, що в системі підготовки авіаційного персоналу:

- відсутній системний підхід у питаннях організації підготовки (перепідготовки) авіаційного персоналу;
- не організовані спеціальні курси для осіб групи керівництва польотами державної авіації з ведення радіообміну з екіпажами цивільних повітряних суден англійською мовою, під час обміну інформацією та управління ними у своїй зоні відповідальності при форс-мажорних обставинах;
- не проводиться підготовка фахівців радіотехнічного забезпечення польотів та метеорологів;
- відсутні програми навчання щодо виконання специфічних завдань, які виконуються Державною службою України з надзвичайних ситуацій, Державною прикордонною службою та Міністерством внутрішніх справ України;
- потребують коригування критерії оцінювання практичної підготовки авіаційного персоналу з питань присвоєння йому відповідної класної кваліфікації.

Слід зазначити, що часте проведення організаційно-штатних заходів у перевірених військових частинах

призвело до звільнення кваліфікованих фахівців. Як результат – некомплект особового складу у військових частинах становить: офіцерів – 22 особи, військовослужбовців за контрактом – 5 осіб. Існуючою штатною чисельністю фахівців інженерно-авіаційної служби (ІАС) авіаційної ескадрильї неможливо забезпечити польоти у дві зміни або одночасне виконання завдань із забезпечення польотів та несення бойового чергування (перебазування частини літаків на оперативний аеродром з одночасним несенням бойового чергування на базовому аеродромі). Такий стан справ змушує керівний склад озброєння допускати до виконання видів підготовки до польотів фахівців техніко-експлуатаційної частини та залучати їх до забезпечення польотів.

Проблемним є питання відволікання особового складу ІАС на виконання неспецифічних завдань. Як результат – частина військовослужбовців служби за контрактом на техніці взагалі не працюють, а несуть службу в добових нарядах та варті.

Відсутність у штатній структурі посад начальника служби метрології та стандартизації, начальника автомобільної служби, інженера з охорони праці, начальника служби РАО, обліково-планової групи, діловода-бухгалтера служби РАО, начальника фізичної підготовки та спорту призводить до того, що на зазначені посади призначаються позаштатні посадові особи із числа інженерно-технічного складу, що, безумовно, перешкоджає виконанню ними своїх прямих функціональних обов'язків.

Загалом можна констатувати, що стан укомплектованості авіаційним персоналом перевірених військових частин є низьким. Так, льотним складом військові частини укомплектовані на 60–65%, фахівцями групи керівництва польотами – на 65–70%, інженерно-технічним складом – на 60–85%, фахівцями підрозділів аеродромно-технічного забезпечення, які пройшли навчання за відповідним фахом і мають посвідчення на право експлуатації засобів наземного забезпечення польотів, – на 55–75%.

Аналіз стану кадрового забезпечення, безумовно, потребує вжиття термінових заходів, зокрема слід розглянути питання щодо:

- упровадження дієвих заходів із комплектування авіаційним персоналом штатних посад в авіаційних частинах;
- збереження авіаційного персоналу як фахівців дефіцитних спеціальностей, запровадивши систему професійного зростання й матеріального стимулювання.

При цьому Командуванням видів ЗСУ, начальником управління авіації Державної служби України з надзвичайних ситуацій, Державної прикордонної служби та Внутрішніх військ Міністерства внутрішніх справ України доцільно вивчити питання щодо здійснення повного циклу підготовки (допідготовки, перепідготовки) авіаційного персоналу на базі Миколаївського спеціалізованого Центру підготовки авіаційних фахівців ЗСУ та обговорити порядок його врегулювання на міжвідомчій нараді у травні 2014 р.

Проблемою залишається підготовка та підвищення кваліфікації авіаційних рятувальників. На сьогодні навчання авіаційних рятувальників центральних органів виконавчої влади, які мають у підпорядкуванні підрозділи державної авіації та є суб'єктами єдиної державної системи цивільного захисту, здійснюється, як правило, у системі професійної підготовки керівниками цих органів.

Авіаційні рятувальники державної авіації, за винятком авіації Державної служби України з надзвичайних ситуацій, не проходять спеціального навчання й до виконання обов'язків допускаються установочними наказами відповідних керівників, що є порушенням вимог Кодексу цивільного захисту України (Закон України № 5403-VI від 2 жовтня 2012 р.), Правил авіаційного пошуку та рятування в Україні (наказ міністра з надзвичайних ситуацій України № 297 від 17 травня 2006 р.), наказу міністра з надзвичайних ситуацій України № 201 від 19 червня 2003 р., зареєстрованого Міністерством юстиції України 24 липня 2003 р. за № 640/7961 і чинного для всіх аварійно-рятувальних служб держави.

На сьогодні частини та підрозділи державної авіації мають у своєму складі від 10 до 13 осіб авіаційних рятувальників, в основному це – особовий склад рятувальних парашутно-десантних груп, які здійснюють підготовку до виконання стрибків з парашутом удень і вночі у простих та складних метеорологічних умовах, а також до безпарашутного десантування з вертольота на воду та з використанням спускових пристроїв, згідно з досягнутим рівнем індивідуальної парашутно-десантної підготовки за відповідними задачами.

Цільові перевірки стану готовності аеродромів державної авіації (Миргород, Кульбакіно, Чугуїв) до здійснення пошуково-рятувального забезпечення польотів повітряних суден державної авіації, котрі проводилися комісіями Державної служби України з надзвичайних ситуацій, показали низький рівень підготовки авіаційних рятувальників державної авіації, рівень яких на сьогодні не відповідає встановленим вимогам; їх атестація не проводиться.

Згідно з вимогами нормативно-правових документів, відповідальність за забезпечення реалізації державної політики у сфері цивільного захисту, зокрема в частині підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації керівних кадрів, фахівців та навчання населення щодо дій у надзвичайних ситуаціях (постанова Кабінету Міністрів України № 819 «Про затвердження порядку проведення навчання керівного складу та фахівців, діяльність яких пов'язана з організацією і здійсненням заходів з питань цивільного захисту» від 23 жовтня 2013 р.), а також за проведення атестації та сертифікації аварійно-рятувальних служб і рятувальників (наказ міністра з надзвичайних ситуацій України № 201 «Про затвердження порядку атестації аварійно-рятувальних служб та рятувальників» від 19 березня 2003 р.) покладена на Державну службу України з надзвичайних ситуацій.

Головним навчально-методичним центром для навчання керівного складу та фахівців, діяльність яких пов'язана з організацією і здійсненням заходів з питань цивільного захисту, визначений Інститут державного управління у сфері цивільного захисту (ІДУЦЗ). У складі Інституту функціонує Науково-дослідний центр авіації, фахівці якого мають значний практичний досвід у галузі авіації та досвід проведення занять, у тому числі з питань авіаційного пошуку та рятування.

Ураховуючи зазначене, з метою підготовки керівників пошуково-рятувальних служб, осіб оперативно-чергових служб та авіаційних рятувальників державної авіації, а також підвищення рівня підготовки фахівців, які успішно працюють на своїй посаді й мають бажання або потребу в просуванні по службі, доцільно передбачити організацію та проведення функціонального навчання на базі ІДУЦЗ, а їх практичну підготовку – на базі Спеціального авіаційного загону (м. Ніжин) не рідше одного разу на три роки.

Функціонування єдиної системи проведення авіаційних робіт з пошуку і рятування. Відповідно до вимог Постанови Кабінету Міністрів України № 1037 «Про заходи щодо вдосконалення організації та проведення авіаційних робіт з пошуку і рятування» від 14 листопада 2012 р. зі змінами (Постанова Кабінету Міністрів України № 380 від 29 травня 2013 р.), яка визначила процедури організації в Україні комплексу робіт з авіаційного пошуку і рятування, до виконання зазначених завдань залучається державна авіація. Специфіка виконання робіт з авіаційного пошуку і рятування передбачає надання суб'єктами державної авіації визначеної кількості літальних апаратів для здійснення цілодобового чергування у визначених районах (з визначених аеродромів, майданчиків), підготовку визначеного авіаційного персоналу, підготовку літальних апаратів та їх обладнання відповідно до визначених умов та специфіки виконання завдань.

Аналіз стану виконання завдань єдиної системи проведення авіаційних робіт з пошуку та рятування, за підсумками, підведеними у грудні 2013 р. Державною службою з надзвичайних ситуацій України, вказує на певні проблеми, пов'язані з недостатньою кількістю авіації, котра надається суб'єктами державної авіації для здійснення чергування, з низьким рівнем справності літальних апаратів та недосконалістю оснащення їх відповідною апаратурою та обладнанням, недостатнім рівнем підготовки авіаційного персоналу та з неузгодженістю рішень відповідних керівників суб'єктів державної авіації щодо виконання ними вимог відповідної постанови Кабінету Міністрів України.

Як зазначалося на нараді, створена система авіаційного пошуку й рятування в цілому дає змогу виконувати покладені завдання над сухопутною частиною району відповідальності України на достатньому рівні. Водночас складною залишається ситуація з організацією та проведенням авіаційних пошуково-рятувальних робіт (операцій) у районі відповідальності України за пошук

і рятування у внутрішніх морських водах і територіальному морі.

Організацію та проведення пошуково-рятувальних робіт (операцій) на морі в Україні суттєво ускладнюють такі чинники:

- межі району відповідальності України за морський пошук і рятування, визначені у проекті Національного плану пошуку та рятування в морському пошуково-рятувальному районі України, значно відрізняються в менший бік (більше 35 тис. кв. км) від меж району відповідальності за авіаційний пошук і рятування (обслуговування повітряного руху);

- район відповідальності України за пошук і рятування в акваторії Чорного та Азовського морів не потрапляє загалом до адміністративних кордонів Автономної Республіки Крим, Донецької, Запорізької, Херсонської, Миколаївської, Одеської областей та м. Севастополь, що не дає змоги в повному обсязі застосовувати нормативну базу в галузі цивільного захисту.

Ураховуючи те, що межі морського пошуково-рятувального району України на сьогодні не збігаються з районом польотної інформації України, порядок регулювання забезпечення авіаційного пошуку в акваторії Чорного та Азовського морів у межах районів польотної інформації України, де вони виходять за межі морського пошуково-рятувального району України, покладено на уповноважений орган з питань діяльності цивільної авіації.

Таким чином, на сьогодні існує нагальна потреба в розробці й затвердженні Державною службою України з надзвичайних ситуацій нових Правил авіаційного пошуку і рятування в Україні, які мають установити порядок проведення авіаційного пошуку та рятування із залученням сил і засобів державної авіації, єдиної державної системи цивільного захисту населення й територій та Національної системи пошуку і рятування на морі.

У процесі розробки Правил мають бути враховані зміни в законодавстві та врегульоване широке коло питань, не відображених у чинних правилах, зокрема:

- організація та проведення авіаційного пошуку і рятування на морі та у приморських регіонах;
- особливості проведення пошуково-рятувальної операції в горах;
- організація аварійно-рятувальних робіт на аеродромі (злітно-посадковому майданчику) та в районі відповідальності аеродрому за пошук і рятування;
- організація повітряного руху пошуково-рятувальних повітряних суден при проведенні авіаційних робіт з пошуку й рятування.

Нормативно-правова база. На виконання вимог Повітряного кодексу України Управління розробило й перепрацювало низку нормативно-правових документів. Зокрема, Положення про регулювання діяльності державної авіації України визначає: терміни, які вживаються в загальному положенні відповідно до Повітряного кодексу України та інших чинних нормативно-правових

актів; основні функції та завдання МОУ, котре забезпечує реалізацію владних повноважень у галузі державної авіації; порядок організації взаємодії суб'єктів державної авіації в процесі регулювання діяльності в галузі державної авіації за напрямками:

- реалізація регуляторної політики;
- реалізація єдиної технічної політики;
- порядок організації виконання, управління та забезпечення польотів державної авіації.

Щодо механізму регулювання діяльності державної авіації України Положення визначає, що: Реєстрацію державних повітряних суден України здійснює МОУ шляхом внесення (виключення) державних повітряних суден України до (із) Реєстру державних повітряних суден України з визначенням реєстраційного номера державного повітряного судна та оформленням відповідного реєстраційного посвідчення (свідоцтва про виключення державних повітряних суден України). Реєстр державних повітряних суден ведеться уповноваженим структурним підрозділом МОУ з питань регулювання діяльності державної авіації України в порядку, що визначається МОУ.

Сертифікацію екземпляра державного повітряного судна здійснює МОУ шляхом виконання комплексу робіт, пов'язаних з перевіркою (контролем) льотної придатності державного повітряного судна на відповідність вимогам нормативних документів з питань експлуатації та ремонту повітряних суден і видачею (припиненням дії) уповноваженим підрозділом сертифіката льотної придатності в порядку, встановленому МОУ.

Надання (скасування) адреси повітряного судна державному повітряному судну України здійснює МОУ шляхом видачі (скасування) Управлінням посвідчення про надання адреси повітряного судна в порядку, визначеному МОУ.

Допуск державних повітряних суден до експлуатації здійснюється безпосередньо експлуатантом.

Реєстрацію та допуск аеродромів і злітно-посадкових майданчиків здійснює Міноборони шляхом внесення до Реєстру аеродромів та злітно-посадкових майданчиків, для чого утворюються комісії з оцінювання всіх елементів та об'єктів аеродромів (злітно-посадкових майданчиків) відповідно до вимог нормативних актів МОУ. Реєстр аеродромів та злітно-посадкових майданчиків ведеться Управлінням.

Підтримання льотної придатності державних повітряних суден у процесі технічної експлуатації здійснює експлуатант.

Управління перевіряє виконання вимог нормативно-правових актів та нормативно-технічних документів МОУ щодо збільшення установленого ресурсу, продовження строків служби і зберігання, освоєння та виконання ремонту, використання запасних частин, виготовлених по відновленій документації, порядку переведення та експлуатації за технічним станом, модернізації та технічного супроводження експлуатації державних повітряних суден, їхніх компонентів та обладнання.

За результатами перевірки Управління визначає стан льотної придатності державних повітряних суден.

Допуск авіаційного персоналу до виконання польотів та до проведення робіт із забезпечення польотів здійснює експлуатант.

При цьому МОУ затверджує кваліфікаційні вимоги, порядок атестації, сертифікації, підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації авіаційного персоналу державної авіації. Уповноважений підрозділ здійснює перевірку законності допуску авіаційного персоналу до виконання польотів та до проведення робіт із забезпечення польотів та веде реєстр авіаційного персоналу.

МОУ встановлює також єдині вимоги щодо допуску аеродромно-технічних і радіотехнічних засобів до забезпечення польотів державних повітряних суден.

Перевірку суб'єктів державної авіації щодо дотримання вимог нормативно-правових актів з питань забезпечення польотів здійснює Управління.

Державні випробування нових, модернізованих та модифікованих державних повітряних суден та прийняття їх в експлуатацію здійснюються відповідно до вимог нормативно-правових актів МОУ.

За результатами проведеної роботи встановлено, що потребують переопрацювання нормативно-правові документи з питань організації, виконання та наземного забезпечення польотів; зокрема слід розробити:

- Правила польотів державної авіації в повітряному просторі України на заміну Основних правил польотів у повітряному просторі України (ОПП-99);
- Правила з виконання польотів у державної авіації України на заміну Наставови по виконанню польотів в авіації ЗСУ (НВП-99);
- Правила державної авіації України з інженерно-авіаційного забезпечення на заміну Наставови з технічного забезпечення авіації ЗСУ (НТЗ-99);
- Порядок реєстрації та допуску аеродромів і злітно-посадкових майданчиків державної авіації України;
- Інструкцію про проведення класифікації авіаційного персоналу державної авіації України.

Потрібно також урегулювати фінансові питання щодо додаткової грошової винагороди (у наказі Міністра оборони України № 595 «Про затвердження Інструкції про розміри і порядок виплати щомісячної додаткової грошової винагороди військовослужбовцям Збройних Сил України» від 5 листопада 2010 р. зі змінами не враховані всі штатні посади інженерно-технічного складу, за якими вона повинна виплачуватись).

Одним зі шляхів налагодження чіткої взаємодії у процесі розв'язання зазначених проблем є створення міжвідомчих комплексних робочих груп для практичної роботи з перевірки стану справ у галузі державної авіації, підготовка за результатами такої перевірки проектів рішень МОУ щодо вирішення питань у галузі державної авіації, проведення спільних нарад, конференцій, семінарів, навчань (тренувань) з обговорення та обґрунтування пропозицій з визначених проблем.

Необхідно зазначити, що за результатами міжвідомчої наради, проведеної в МОУ в жовтні 2013 р., рішенням Міністра оборони за відповідним поданням кандидатур та узгодженням їх керівниками суб'єктів державної авіації були створені міжвідомчі комплексні робочі групи. Результати роботи таких груп упродовж 2014 р. стануть предметом аналізу та вивчення, що надалі дасть змогу вдосконалити механізм взаємодії суб'єктів державної авіації під час виконання покладених на неї завдань.

Перелік літератури

1. Повітряний кодекс України : Закон України № 3393-VI від 19 травня 2011 р.
2. Кодекс цивільного захисту України : Закон України № 5403-VI від 2 грудня 2012 р.

Надійшла до редакції 22 січня 2014 р.