

**НАЦІОНАЛЬНЕ БЮРО З РОЗСЛІДУВАННЯ АВІАЦІЙНИХ ПОДІЙ  
ТА ІНЦИДЕНТІВ З ЦИВІЛЬНИМИ ПОВІТРЯНИМИ СУДНАМИ**

**Сектор аеронавігації та аеропортів  
Сектор аналізу та попередження авіаційних подій**

**07.02.2017 №3.2.14-2А**

**Аналіз  
порушень порядку використання повітряного  
простору України у 2013-2016 роках**



## 1. ВСТУП

Одним з класів подій, розслідування яких здійснює Національне бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів (далі – НБРЦА) є порушення порядку використання повітряного простору України.

Відповідно до частини 8, статті 119 Повітряного кодексу України, усі порушення порядку використання повітряного простору України підлягають розслідуванню.

Розслідування порушень порядку використання повітряного простору в НБРЦА покладається на сектор аеронавігації та аеропортів. Фахівці сектору мають значний досвід роботи в галузі аеронавігації та у сфері розслідування авіаційних подій та інцидентів, неодноразово брали участь у міжнародних розслідуваннях.



Згідно з частиною 3 статті 23 Повітряного кодексу України, порушенням порядку використання повітряного простору України вважаються дії або бездіяльність юридичних чи фізичних осіб, що призвели до порушення вимог законодавчих та інших нормативно-правових актів, які регулюють порядок використання повітряного простору України.

Європейська організація з безпеки аеронавігації (Eurocontrol) дає більш чітке визначення терміну «порушення порядку використання повітряного простору» чи «несанкціонований вліт» (airspace infringement) – політ у визначеній частині повітряного простору без попереднього запиту та отримання дозволу на її використання від органу відповідального за контроль у цій частині повітряного простору відповідно до міжнародного і національного законодавства.

Частинами повітряного простору, використання якого вимагає здійснення попереднього запиту та отримання дозволу на його використання є контрольований повітряний простір (класи від А до Е), повітряні траси, термінальні диспетчерські райони (ТМА), диспетчерські зони (CTR), заборонені зони, зони обмеження польотів, небезпечні зони, тимчасово зарезервовані повітряний простір, зони виконання спеціальних польотів, зони аеродромного руху (ATZ).

Порушення порядку використання повітряного простору негативно впливають на рівень безпеки польотів, а в окремих випадках можуть призводити до небезпечних зближень повітряних суден чи навіть їх зіткнення в повітрі.

Вирішальне значення для забезпечення безпеки польотів під час використання повітряного простору мають ефективний дизайн та менеджмент повітряного простору, а також пов'язані з ними процедури використання повітряного простору.

За статистикою, порушення порядку використання повітряного простору України займають більше ніж 50% від загальної кількості подій, що відбуваються під час експлуатації повітряних суден, а їхня кількість має тенденцію росту. Щороку збільшується кількість повітряних суден авіації загального призначення, а останні два роки на використання повітряного простору помітно почали впливати безпілотні літальні апарати (БПЛА).



У 2014-2016 роках, у зв'язку з агресією з боку Російської Федерації, кількість порушень порядку використання повітряного простору виросла у десятки і сотні разів. Лише у березні 2014 року НБРЦА 43 рази зверталося до Федеральної агенції повітряного транспорту Російської Федерації (РФ) щодо систематичних порушень

повітряного простору України російськими літаками. Порушуючи акти міжнародного права та двосторонні договори між Україною і Росією, РФ створила загрозу для безпеки міжнародної аеронавігації та умови для виникнення авіаційних подій та інцидентів. Ігноруючи правила безпеки польотів, повітряні судна РФ регулярно порушують державний кордон України, а незаконні органи обслуговування повітряного руху брутально втручаються в радіообмін між повітряними суднами і авіадиспетчерами України. Незаконно поширюючи аеронавігаційну інформацію, РФ намагається в односторонньому порядку задекларувати право на забезпечення аеронавігаційного обслуговування у межах Сімферопольського району польотної інформації. Такі публікації є головною перешкодою на шляху нормалізації потоків повітряного руху над відкритим морем у межах Чорноморського регіону.

Предметом цього аналізу є порушення порядку використання повітряного простору, що сталися протягом 2013-2016 років та не пов'язані з порушеннями, що відбувалися в зоні проведення антитерористичної операції (Донецька і Луганська області), в районах тимчасово окупованих територій України (Автономна Республіка Крим) та прилеглих територій Чорного моря.

Аналіз порушень порядку використання повітряного простору України у 2013-2016 роках підготовлено сектором аеронавігації та аеропортів спільно з сектором аналізу та попередження авіаційних подій НБРЦА.

Контактна інформація: [mykola.balynets@nbaai.gov.ua](mailto:mykola.balynets@nbaai.gov.ua), телефон 351 43 11.

## **Застереження!**

Інформація, що представлена в цьому Аналізі переслідує єдину мету – запобігання авіаційних подій та інцидентів під час використання повітряного простору.

Дані, що використані для аналізу стосуються лише тих подій, інформація про які офіційно надійшла до НБРЦА та є не повними.

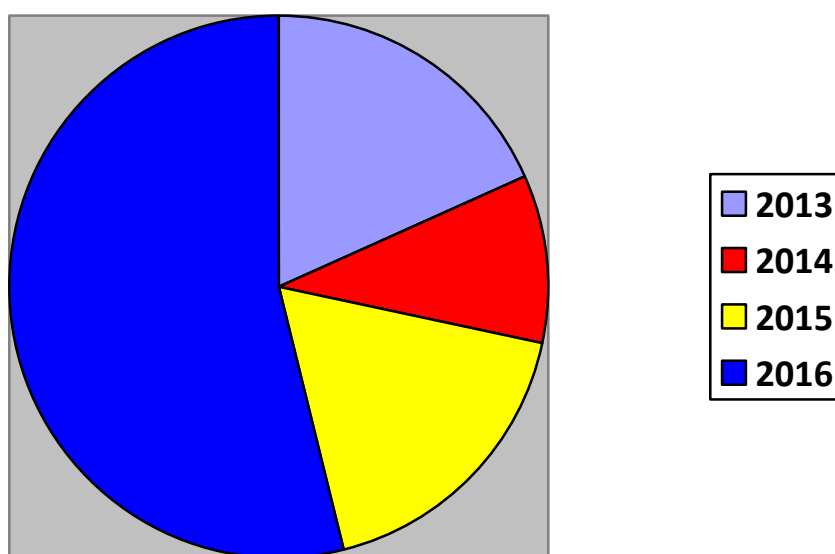
НБРЦА несе відповідальність за достовірність інформації лише щодо тих подій, розслідування яких здійснювалось комісіями НБРЦА.

Інформація, що міститься в цьому Аналізі не може тлумачитись, як юридична консультація та не може бути використана для встановлення будь-чєїї вини чи відповідальності.

## 2. СТАТИСТИЧНІ ДАНІ

Протягом 2013-2016 років до НБРЦА надійшли повідомлення про 194<sup>1</sup> порушення порядку використання повітряного простору України. Із них у 2013 році – 35 порушень, у 2014 – 19<sup>2</sup>, у 2015 – 34 та у 2016 – 106.

**Рис 1. Порушення порядку використання повітряного простору по роках**



Щороку більше половини порушень відбувається з повітряними суднами, що не внесені в державний реєстр цивільних повітряних суден. Такі польоти є неконтрольованими як з боку органів Об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху (ОЦВС), обслуговування повітряного руху (ОПР) так і Державіаслужби, та несуть у собі високий ризик для безпеки польотів та національної безпеки України. Повітряні судна, що не внесені до Державного реєстру зазвичай не мають гарантій льотної придатності та пілотуються особами, які не мають пілотських свідоцтв та не проходили льотну підготовку. Значна частина таких повітряних суден використовується для перевезення контрабанди.

У 2016 році суттєво (у 7 разів) збільшилась кількість порушень пов'язаних з несанкціонованим перетином державного кордону України. Крім того, користувачі повітряного простору, у т.ч. контрабандисти, почали активно використовувати безпілотні літальні апарати (БПЛА). У 2016 році, вперше, зареєстровано 19 несанкціонованих випадків експлуатації БПЛА.

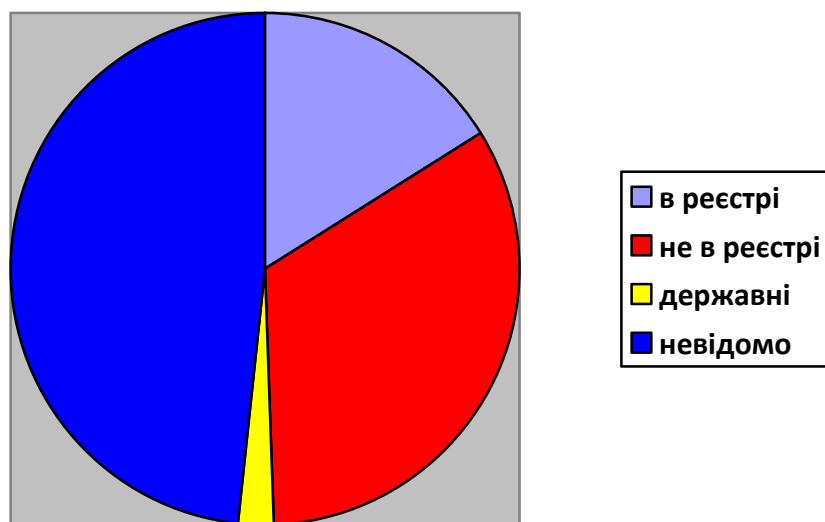
<sup>1</sup> за аналізований період НБРЦА зареєструвало 1721 порушення порядку використання повітряного простору, крім випадків використання БПЛА в районах проведення АТО. Предметом цього аналізу є порушення, що не стосуються польотів в районах Кримського півострова та прилеглих до нього територій Чорного моря.

<sup>2</sup> в Аналізі стану безпеки польотів за 2014 рік НБРЦА повідомляло про 43 порушення порядку використання повітряного простору, що сталися у 2014 році. Решта порушень, що сталися у 2014 році стосуються несанкціонованих польотів літаків Російської Федерації на тимчасово окуповану територію України та не є предметом розгляду цього аналізу.

Використання БПЛА ускладнює заходи по виявленню та припиненню порушень порядку використання повітряного простору, адже вони не вимагають будівництва злітно-посадкових майданчиків та можуть виконувати польоти як у приладових метеорологічних умовах (ПМУ) так і вночі.

За чотири роки кожне третє порушення – 31 сталося під час експлуатації повітряних суден, що внесені в державний реєстр цивільних повітряних суден; 65 – під час польотів повітряних суден, що не внесені в державний реєстр, 4 – з державними повітряними суднами та 94 порушення (50% від усіх порушень) були вчинені невстановленими повітряними суднами. Невстановлені повітряні судна неможливо однозначно віднести до цивільних, державних, реєстрованих чи ні, хоча, згідно з досвідом, це, як правило, нереєстровані повітряні судна.

**Рис 2. Належність повітряних суден до державних реєстрів**

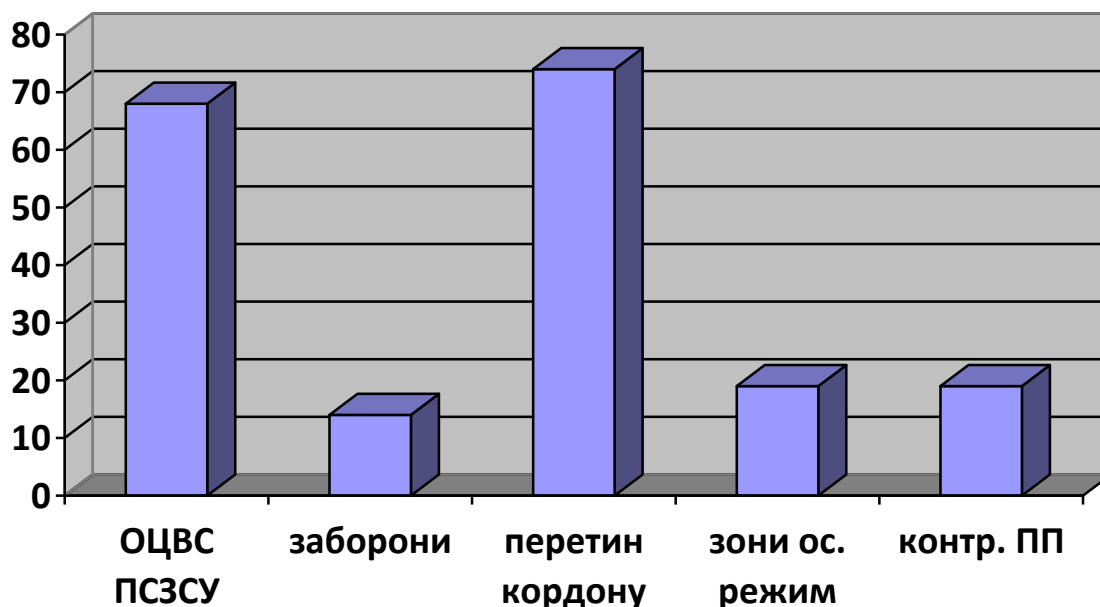


Найбільша кількість порушень пов'язані з несанкціонованим перетином Державного кордону України. Протягом 4-х років зареєстровано 74 випадки незаконного перетинання Держкордону, або 38% від усіх порушень. 68 порушень (35% від усіх порушень), пов'язані з ненаданням або несвоєчасним наданням інформації про використання повітряного простору до органів ОЦВС та/або органів управління Повітряних Сил Збройних Сил України (ПСЗСУ). 14 випадків порушень (7%) сталися внаслідок несанкціонованого вльоту в повітряний простір заборонених зон, 19 (10%) – з несанкціонованими польотами в зоні з особливим режимом використання повітряного простору та 19 випадків (10%) несанкціонованого вльоту в контрольований повітряний простір.

Лише один випадок (за 4 роки) несанкціонованого перетину Державного кордону України пов'язаний з втратою екіпажем просторового орієнтування в польоті. Всі інші випадки пов'язані з кримінальними порушеннями. Як правило

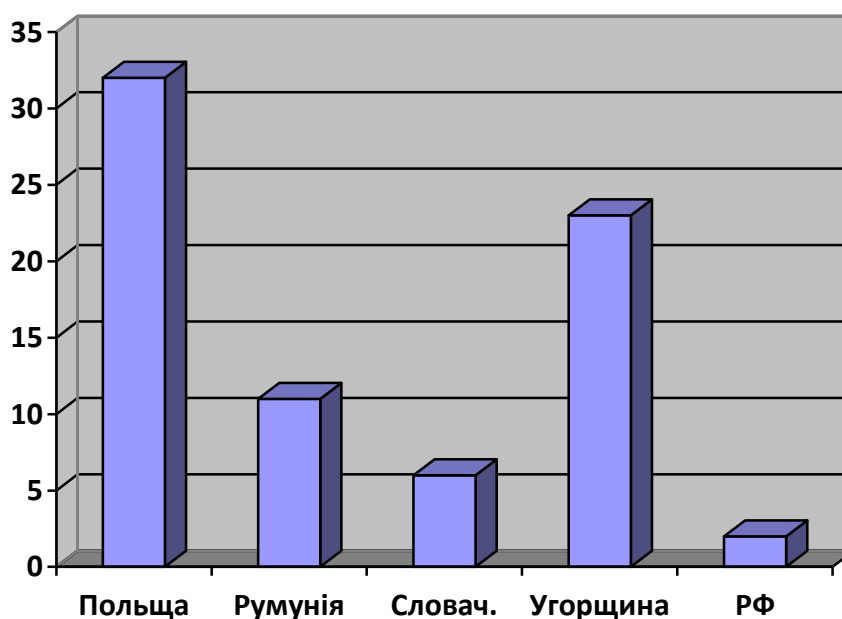
такі порушення стосуються перевезення контрабандних товарів. Крім того, мають місце перевезення повітряним транспортом нелегальних мігрантів.

**Рис. 3. Види порушень порядку використання повітряного простору**



Найбільше порушень Державного кордону відбувається на кордоні з Польщею та Угорщиною – 32 (43%) та 23 (31%) відповідно, на кордоні з Румунію – 11 (15%), Словаччиною – 6 (8) та РФ<sup>1</sup> – 2 (3%).

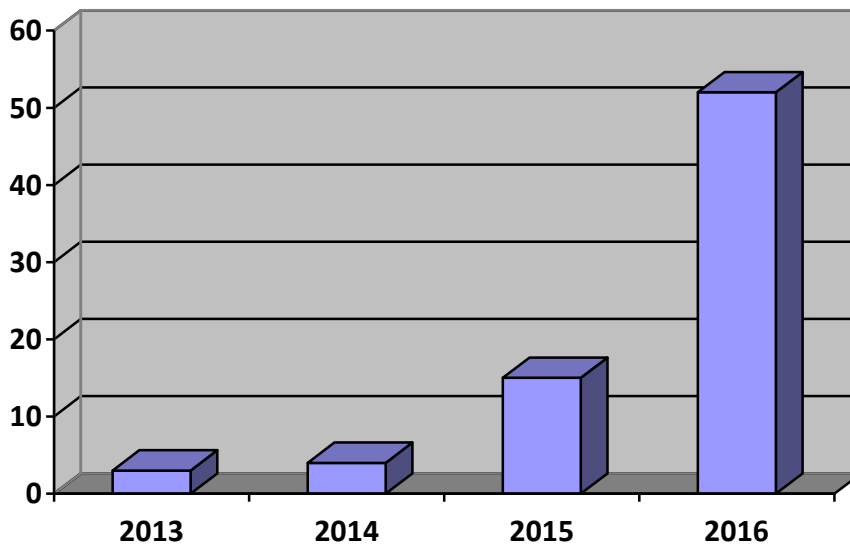
**Рис 4. Місця перетину Державного кордону України**



<sup>1</sup> вказані лише офіційно визнані РФ порушення

Аналіз показує, що кількість порушень порядку перетину Державного кордону має тенденцію до зростання. Так, у 2015 році, у порівнянні з 2013, кількість таких порушень виросла майже в чотири рази, а у 2016 році – у 17 разів.

**Рис 5. Кількість випадків перетину Державного кордону по роках**



Пунктом 83 Положення про використання повітряного простору України встановлено, що користувачі повітряного простору повинні інформувати органи управління ПСЗСУ про діяльність поза межами контрольованого повітряного простору. Мають місце випадки, коли повітряне судно, яке порушує порядок використання повітряного простору одночасно перебуває на обслуговуванні у органів ОПР або ОЦВС (РДЦ). Тобто, для органу ОПР, повітряне судно може здійснювати санкціонований політ і в той же час бути порушником порядку використання повітряного простору для органів управління ПСЗСУ. Такі випадки вказують на недосконалість нормативно-правових актів в сфері використання повітряного простору, які вимагають від користувача повітряного простору безпосередньо зв'язуватися з органами ПСЗСУ та не передбачають процедур їх інформування через органи ОПР та ОЦВС, з якими пілоти здійснюють зв'язок під час організації та виконання польоту.

Найчастіше причинами порушень порядку використання повітряного простору стають злочинні дії пілотів, що як правило, пов'язані з перевезенням контрабанди та незаконним виконанням авіаційних робіт. Про результати розслідування таких порушень НБРЦА інформує відповідні правоохоронні органи. Іншими причинами порушень використання повітряного простору стають помилки пілотів під час візуального маневрування, недостатній рівень знань пілотами структури повітряного простору, нестійкий радіозв'язок з органами ОПР на низьких висотах, недоліки у взаємодії пілотів з органами ОПР та неправильні дії пілотів під час обходу небезпечних метеоявищ.



### 3. ПОДІЇ, ЩО РОЗСЛІДУВАЛИСЯ НБРЦА

У 2013-2016 роках НБРЦА провело розслідування 49 порушень порядку використання повітряного простору. Відповідно до правил розслідування авіаційних подій та інцидентів, у 2013-2014 роках, до моменту скасування Державіаслужбою правил розслідування, порушення, що пов'язані з несанкціонованим вльотом в контрольований повітряний простір, класифікувалися як інциденти. Приклади розслідувань та аналізу порушень наведені нижче.

**25.02.2013** під час польоту за маршрутом Гідропарк (Київ)-Парус (Дніпропетровськ), вертоліт AS-350B2 UR-IVIV несанкціоновано виконав політ через тимчасово заборонену зону, що була встановлена для забезпечення безпеки польоту вертольоту AW-139 UR-CRG рейсу літери «А».



Вертоліт AS-350B2 UR-IVIV виконував політ перебуваючи на зв'язку з органом польотної інформації, але інформації про заборону польотів не отримував. Інший вертоліт, AW-139 UR-CRG, виконував політ в зоні польотної інформації, але перебував на зв'язку у диспетчера аеродромної диспетчерської вишки Бориспіль. Недостатня взаємодія органів ОПП та недотримання процедур радіозв'язку пілотом вертольоту AW-139 UR-CRG призвели до несанкціонованого польоту вертольоту AS-350B2 UR-IVIV в межах забороненої зони.



**10.08.2013** під час польоту з метою обльоту газопроводу в районі міста Очаків на літаку DA-42 UR-CGF, екіпаж виявив по курсу польоту відокремлені потужно-купчасті хмари, які несли загрозу для безпеки польоту. При виконанні маневру з обходу хмар, літак влетів в повітряний простір забороненої зони, де перебував протягом 5 хвилин. Після отримання інформації від диспетчера ОПП про несанкціонований політ в межах забороненої зони, пілот змінив курс

польоту та вийшов за межі забороненої зони.

Порушення порядку використання повітряного простору сталося внаслідок втрати пильності пілотом під час обходу окремих потужно-купчастих хмар.

**30.08.2013** під час виконання польоту за маршрутом Чайка-Дівички на вертольоті Robonson 44 UR-SUR, повітряне судно відхилилося від встановленого маршруту внаслідок чого, без дозволу, виконало політ через контрольований повітряний простір (CTR Борисполя).



Політ виконувався без зв'язку з диспетчерським органом ОПП на висотах до 300 метрів. В момент заходження на посадку літака Боїнг 737, вертоліт перетнув посадковий курс аеродрому Бориспіль на відстані 14 кілометрів від злітно-посадкової смуги. З метою

забезпечення безпеки польотів диспетчер РДЦ (сектор підходу) інформував екіпаж Боїнга про повітряне судно-порушника. Згідно з даними радіолокаційної інформації мінімальна відстань між повітряними суднами склала 1,6 морських миль. За повідомленням екіпажу вертольоту причиною відхилення від маршруту стало погіршення метеорологічних умов за маршрутом. Згідно з даними метеостанцій, погодні умови були прості, небезпечні явища погоди відсутні.

Причиною порушення порядку використання повітряного простору стали несвоєчасні дії пілота вертольоту щодо узгодження прольоту диспетчерської зони.

**01.11.2013** під час виконання навчально-тренувальних польотів за програмою підготовки льотних інструкторів на літаку DA-42 UR-RUB, на етапі повернення на аеродром, з метою завершення польоту до заходження сонця в умовах зустрічного вітру та з урахуванням залишку палива, пілот-інструктор



прийняв рішення відхилитися («зрізати») від встановленого маршруту польоту внаслідок чого літак несанкціоновано влетів в повітряний простір забороненої зони. Політ проходив в районі міста Павлоград, де поряд розташовані заборонена зона UKP29 і зона обмеження польотів UKR456. Використовуючи GPS навігатор, пілот-інструктор переплутав ці зони та виконав політ через заборонену зону.

Причиною порушення порядку використання повітряного простору стали помилкові дії пілота-інструктора під час використання інформації з бортового навігатора.

**22.11.2013** під час виконання польоту за маршрутом Гідропорт-Сарата-Гідропорт (Одеська область) на літаку Ан-2 UR-32747, повітряне судно несанкціоновано увійшло в контрольований повітряний простір Одеської CTR з



подальшим несанкціонованим вльотом в повітряний простір зони з особливим режимом використання повітряного простору. В польоті пілот вирішив «зрізати» маршрут польоту, але не врахував того, що поряд знаходиться диспетчерська зона аеродрому Одеса. Внаслідок цього літак виконав відворот у бік контрольованого повітряного простору. Порушення порядку використання повітряного

простору відбувалося без зв'язку пілота з диспетчерським органом ОНР. Причиною події стало порушення пілотом встановленого маршруту польоту.

**28.02.2014** під час виконання польоту за маршрутом смт. Заозерне – с. Благовещенка, вертоліт Мі-2 UR-BEC потрапив в зону приземного туману. В умовах поганої видимості, командир вертольоту виявив невідомий посадковий майданчик та виконав на ньому вимушену посадку. Як виявилось згодом, під час пошуку придатного для посадки майданчика, пілот відхилився від запланованого маршруту та допустив несанкціонований вліт в повітряний простір забороненої зони (Запорізька АЕС).



Причиною порушення порядку використання повітряного простору стало несвоєчасне прийняття пілотом рішення про повернення на аеродром вильоту чи виконання вимушеної посадки поза межами забороненої зони під час потрапляння в умови туману.

**17.05.2014** під час польоту за маршрутом Буча (Київська обл.)-Цунів (Львівська обл.) на вертольоті R-44 UR-ACC, повітряне судно виконало посадку в районі населеного пункту Миропіль, що розташоване в межах зони обмеження польотів. В польоті екіпаж отримав від диспетчера ОНР інформацію про роботу зон обмеження польотів (військові маневри). За інформацією пілота, вертоліт відхилився від заданого маршруту та без дозволу влетів в зону обмеження польотів з причини обльоту купчастих хмар, які виникли по курсу польоту.



**07.08.2014** вдень, у візуальних метеорологічних умовах, під час польоту



літака Cessna 172R UR-PTI за маршрутом Жуляни-Майське, повітряне судно відхилилося від запланованого маршруту та без дозволу і контролю з боку органів ОПР увійшло в контрольований повітряний простір (Бориспільська СТР). Несанкціонований та неконтрольований політ літака Cessna 172R призвів до небезпечного зближення з літаком Б-737-900 UR-PSJ, що заходив на посадку на аеродромі

Бориспіль. Внаслідок зближення, на літаку Б-737 спрацювала бортова система попередження зіткнень (TCAS) в режимі «RA» з видачою команди на набір висоти.

Причиною події, стало порушення порядку використання повітряного простору пілотом ПС Cessna 172 внаслідок несанкціонованого польоту у контрольованому повітряному просторі аеродрому Бориспіль.

**19.09.2014** під час виконання польоту за маршрутом Кам'янка-Чайка на літаку Cessna A-150L UR-URS, повітряне судно, без дозволу органу ОПР, увійшло в контрольований повітряний простір СТР Жуляни. Диспетчер аеродрому Жуляни, виявивши тенденцію до несанкціонованого польоту в контрольований повітряний простір попередив про це пілота та чітко вказав йому на заборону польоту через диспетчерську зону. Здійснюючи контроль повітряного руху диспетчер побачив, що пілот проігнорував його вказівку та допустив вліт літака у диспетчерську зону. Після цього диспетчер видав пілоту вказівку покинути контрольований повітряний простір. Пілот відповів, що він виконує політ згідно з встановленими правилами та припинив подальший радіозв'язок.



Розслідуванням встановлено, що пілот літака не знав візуальних орієнтирів межі диспетчерської зони та не був ознайомлений з інструкцією з виконання польотів на ЗПМ «Чайка».

**28.09.2014** під час виконання польоту за маршрутом Харків-Київ (Жуляни), в районі міста Яготин, літак Lancair Legacy L2K UR-PAST, без дозволу органу ОПР, на висоті 4000 футів (1200 метрів) увійшов у контрольований повітряний простір класу «С» (термінальний диспетчерський район). Внаслідок несанкціонованого польоту в контрольованому повітряному

просторі, повітряне судно, перетнуло лінію посадкового курсу аеродрому Бориспіль на відстані 8 кілометрів від злітно-посадкової смуги. В момент порушення порядку використання повітряного простору на передпосадковій прямій аеродрому Бориспіль перебував літак Боїнг-737. Порушення норм ешелонування не було.



Повітряне судно Lancair Legacy L2K UR-PAST зі зниженням пролетіло у бік аеродрому Жуляни, де виконало посадку.

**19.06.2015** під час виконання авіаційно-хімічних робіт в районі с. Нове Тарутине Одеської області на літаку Ан-2 UR-43968, екіпаж не повідомив органи управління ПСЗСУ про початок діяльності, чим порушив вимоги пункту 83 Положення про використання повітряного простору України.



Під час вильоту пілот узгодив свій політ з Одеським районним диспетчерським центром (РДЦ) та вважав, що той в свою чергу повідомить органи управління ПСЗСУ про виконання польотів.

Авіаційно-хімічні роботи виконувались в повітряному просторі зони з особливим режимом використання повітряного простору, що вимагало від екіпажу інформування Держприкордонслужби та забезпечення радіозв'язку з органом ОПР, чого екіпаж також не виконав. Невихід на зв'язок з органом ОПР екіпаж пояснив тим, що в районі виконання робіт, на робочих висотах не забезпечується стійкий радіозв'язок з органом ОПР.

Причиною порушення порядку використання повітряного простору стало суміщення екіпажем літака процедури отримання умов на використання повітряного простору з процедурою виконання зльоту і початкового етапу польоту, внаслідок чого екіпаж був зосереджений на виконанні льотних процедур і не звернувся до органу ОПР про необхідність інформування органу управління ПЗ ЗСУ про початок діяльності.

**19.09.2015** під час виконання польоту за маршрутом Бориспіль-Львів на вертольоті Мі-8-МТВ UR-PAВ у візуальних метеорологічних умовах, після виходу із диспетчерської зони (СТР) аеродрому Бориспіль, повітряне судно увійшло у повітряний простір забороненої зони та перетнуло її по лінії, що проходить посередині зони.



Після виходу із CTR, екіпаж не виявив, що закладений у бортовий GPS-навігатор маршрут проходив через заборонену зону, внаслідок чого вертоліт відхилився від узгодженого маршруту у напрямку забороненої зони. Під час передпольотної підготовки, екіпаж не перевіряв маршрут, який був внесений в бортовий GPS-навігатор.

Основною причиною порушення порядку використання повітряного простору (вхід в заборонену зону) став допуск льотною службою «ДАП Україна» до виконання польоту за літером «ПЛ» екіпажу, який не пройшов належним чином попередню та передпольотну підготовку за запланованим маршрутом.

Супутнім фактором стало не вжиття диспетчерами ДП «Украерорух» заходів по упередженню входу в заборонену зону при наявності технічних засобів та систем попередження, мотивуючи тим, що це не передбачено нормативно-правовими актами та посадовими інструкціями.

**07.02.2016 року** близько 10:00, оперативний черговий військової частини, що розташована поблизу аеродрому Рівне побачив, що на закритому аеродромі виконує польоти літак ТБ-10 «Соката» SP-DRA. Літак виконав два польоти над аеродромом на висотах до 100 метрів.

Відповідно до регламенту роботи, аеродром Рівне 07.02.2016 був закритий. Заявки на виконання польотів, інформацію про використання повітряного простору до органів ОЦВС та органів управління ПСЗСУ пілот не подавав.



Розслідуванням встановлено, що причиною порушення порядку використання повітряного простору України стало ігнорування пілотом, правил експлуатації повітряного судна, регламенту роботи аеродрому Рівне та низька особиста дисципліна пілота.

**16.03.2016** під час виконання польоту за маршрутом Великі Гаї (Тернопіль)-Гідропорт (Одеса) на літаку RV-10 UR-POLO пілот проігнорував вимоги законодавства України у сфері використання повітряного простору та



здійснив несанкціонований політ без інформування органів ОЦВС та органів управління ПСЗСУ. Ігнорування правил польотів призвело до вимушеної посадки літака на полі поблизу села Ільїнка через 30 хвилин після заходу сонця (практично в умовах темноти). На другий день (17.03.2016) пілот вдруге проігнорував вимоги законодавства та продовжив

виконання польоту до Одеси без інформування органів ОЦВС та органів управління ПСЗСУ.

Розслідуванням встановлено, що причиною порушення порядку використання повітряного простору стали безвідповідальні дії пілота.

**06.06.2016** при виконанні польоту вертольоту Мі-9 р.н. 08135 за маршрутом Житомир (Озерне)-Вознесенськ, повітряне судно відхилилося від узгодженого маршруту та без дозволу органу обслуговування повітряного руху (ОПР) перетнуло повітряний простір забороненої зони УКР5 (Южно-Українська АЕС).



Згідно з планом польоту, політ мав виконуватися поза межами забороненої зони. За інформацією органу ОПР в районі польоту спостерігався сильний північний вітер з поривами більше 43 км/год. Ця інформація підтверджена даними відеоспостереження автоматизованої системи інженерно-технічних засобів фізичного захисту АЕС.

За результатами розслідування, імовірною причиною несанкціонованого польоту через заборонену зону стало потрапляння вертольоту в умови сильного поривчастого вітру, що призвело до ненавмисного відхилення повітряного судна від встановленого маршруту.



**13.07.2016** вдень, у візуальних метеорологічних умовах, під час виконання польоту за маршрутом Дівички (Київська обл.) - Черкаси, перебуваючи на зв'язку з органом польотно-інформаційного обслуговування, літак Цесна-172С UR-DVA,

без дозволу органу ОПР увійшов у контрольований повітряний простір класу «С» (Київський ТМА).

Розслідуванням встановлено, що під час передпольотної підготовки, пілот-курсант не отримав від органу польотно-інформаційного обслуговування «Київ-інформація» інформацію щодо обмежень використання повітряного простору, як того вимагає інструкція з виконання польотів на злітно-посадковому майданчику «Дівички». В польоті пілот отримав від диспетчера попередження про роботу військового полігону та про «закриття» повітряного простору поблизу маршруту польоту на висотах від нуля до 900 метрів. Існуючі обмеження повітряного простору знаходились в стороні від маршруту польоту літака та не впливали на його безпеку. Але, пілот помилково оцінив інформацію диспетчера, як рекомендацію виконувати політ на висотах вище 900 метрів (3000 футів) та допустив несанкціонований вліт в контрольований повітряний простір.

**19.10.2016** під час виконання рейсу AUI717 за маршрутом Одеса-Стамбул на літаку Б-737, повітряне судно відхилилося від встановленого маршруту вильоту та увійшло в повітряний простір небезпечної зони.

Після зльоту та виходу на зв'язок із диспетчером РДЦ сектору ОВС, о 09:02:52, літак Б-737 отримав вказівку набирати ешелон 250.



О 09:04:18, інший літак А-320, який прибував в Одесу зі Стамбулу отримав вказівку знижуватися до ешелону 180. Через 51 секунду диспетчер виявив необхідність відвернути літак Б-737 на курс 200 градусів для забезпечення безпечного інтервалу між двома літаками. Ще через 48 секунд диспетчер (за його словами помилково) видав вказівку літаку Б-737 взяти курс 100 градусів.

Виконуючи поворот на 100 градусів, літак Б-737 наблизився до небезпечної зони (зона виконання артилерійських стрільб). Вжиті диспетчером заходи по відвороту літака від небезпечної зони не дозволили запобігти його вльоту в повітряний простір небезпечної зони.

За інформацією ДП «Украерорух» літак Б-737 перебував в межах небезпечної зони протягом 42 секунд. Артилерійські стрільби в цей момент не виконувалися.

НБРЦА не отримувало від ДП «Украерорух» повідомлення про порушення порядку використання повітряного простору. Розслідування події проводила комісія Одеського регіонального підрозділу ДП «украерорух».



Згідно з висновками ДП «Украерорух», причиною події стала помилка диспетчера Одеського РДЦ під час видачі курсу польоту літаку Б-737 з метою збільшення інтервалу між ним та прибуваючим літаком А-320.

#### **4. ВИСНОВОК**

Порушення порядку використання повітряного простору містять у собі високий потенціал загрози як для безпеки польотів так і національної безпеки України в цілому.

У зв'язку зі стійким розвитком комерційної та військової авіації, авіації загального призначення, БПЛА, забезпечення безпеки використання повітряного простору вимагає постійного моніторингу та удосконалення.

Вжиття заходів контролю та усунення ризиків, що містять у собі порушення порядку використання повітряного простору вимагають спільної участі у їх розробленні та реалізації Державіаслужби, провайдера аеронавігаційного обслуговування, Міністерства оборони, авіаційних навчальних закладів, авіаційних федерацій, НБРЦА, правоохоронних органів.

Згідно з інформацією Євроконтролю, у Європі щороку відбувається близько 300 порушень порядку використання повітряного простору на 1 мільйон годин виконаних польотів. За аналізований період, загальний наліт повітряних суден України становить 1 024 000 годин, загальна кількість облікованих порушень - 194. Відносна кількість порушень порядку повітряного простору в Україні складає 189 подій на 1 млн. годин нальоту, тобто на 37% менше ніж в середньому по Європі. Насправді важко порахувати відносну кількість порушень використання повітряного простору в Україні, адже необхідно враховувати кількість польотів не лише повітряних суден України, а і міжнародних польотів.

Якщо враховувати лише ті порушення порядку використання повітряного простору, що класифікуються, як порушення за визначенням Євроконтролю, то відносна кількість порушень в Україні мінімум ніж у 6 разів менша за кількість порушень у Європейському повітряному просторі.

Така статистика вказує на відсутність в Україні системи повідомлень про авіаційні події та інциденти та системи сповіщень про інциденти, що передбачена статтею 21 Повітряного кодексу України.

Повідомлення про порушення у 90% випадках надходять до НБРЦА не від суб'єктів авіаційної діяльності, а від органів управління Повітряних Сил ЗС України. Тобто факти порушень не повідомляються такими суб'єктами авіаційної діяльності, як авіакомпанії та органи ОПР. Мають місце випадки, коли НБРЦА дізнається про серйозні порушення порядку використання повітряного з інших джерел. Наприклад, під час розслідування порушення порядку використання повітряного простору літаком Цесна-172С UR-DVA, НБРЦА

дізналося, що у день події мав місце інший випадок порушення, який вимагав від органів ОПР вжиття заходів по запобіганню зіткнення цивільного та державного повітряних суден, але про факт такого порушення НБРЦА офіційно не повідомлялося і розслідування по ньому не проводилося.

Підставою для проведення будь-якого розслідування є повідомлення про факт події, яке негайно направляється будь-якою особою до повноважного органу з розслідування. Відсутність на рівні національного законодавства вимог щодо інформування НБРЦА про факти авіаційних подій, інцидентів та порушень порядку використання повітряного простору суттєво знижує якість державного контролю за забезпеченням безпеки польотів.

Неконтрольований ризик є більш небезпечним ніж ризик про який відомо, адже в такому разі не вживаються заходи з його усунення чи зменшення до прийняттого рівня. У багатьох суб'єктів авіаційної діяльності склалося враження, що приховування від НБРЦА фактів подій забезпечить їх необхідний рівень безпеки. Така практика є помилковою і вона завжди призводить до тяжких наслідків. «Хворобу» системи необхідно своєчасно лікувати, а не запускати шляхом накопичення кількості загроз до критичної маси.

Держава, в особі органів влади, роками отримує неправдиву інформацію про реальний стан в сфері безпеки польотів та, відповідно, не може адекватно реагувати на існуючу ситуацію. Заручниками цієї ситуації стають пасажирів, які користуються послугами повітряного транспорту.

Порушення порядку використання повітряного простору є одним з основних небезпечних факторів, які виникають внаслідок спільного використання повітряного простору користувачами, що мають різні експлуатаційні вимоги, технічні можливості та мету в умовах існування різних класів та елементів структури повітряного простору і пов'язаних з ними послуг і процедур. Тому, організація використання повітряного простору має передбачати заходи системного характеру та передбачати повноцінний державний контроль за забезпеченням безпеки польотів.

З метою запобігання порушень порядку використання повітряного простору, сприяння розвитку комерційної, військової авіації та авіації загального призначення в Європі реалізується Європейський план заходів щодо зменшення ризиків порушень порядку використання повітряного простору (англ. European Action Plan for Airspace Infringement Risk Reduction). План заходів є всебічним та розрахований як для Євроконтролю, так і для авіаційних регуляторних органів, військових відомств, постачальників аеронавігаційної та метеорологічної інформації, провайдерів аеронавігаційного обслуговування, організацій з підготовки персоналу, користувачів повітряного простору (цивільних і військових). Метою Євроконтролю є залучення усіх держав-членів до реалізації Європейського плану. Очевидно, що для України, як частини Європи та

держави-члена Євроконтролю було б доцільним впроваджувати заходи, що передбачені Європейським планом.

Відповідно до статті 127 Повітряного кодексу України, штрафні санкції за порушення порядку використання повітряного простору, застосовуються лише до юридичних осіб – суб'єктів авіаційної діяльності. Відсутність дієвої політики правозастосування дозволяє несвідомим пілотам авіації загального призначення відкрито ігнорувати правила безпеки польотів. Результати розслідування показують, що більше третини порушень порядку використання повітряного простору виникають внаслідок свідомого невиконання авіаційного законодавства користувачами повітряного простору.

Відповідно до Керівництва з управління безпекою польотів ІКАО (Doc 9859), держава повинна прийняти законодавчі акти для забезпечення політики правозастосування, зокрема встановити розміри стягнень за порушення. Якщо вчиняються дії з усвідомленням того, що вони можуть нанести шкоду безпеці польотів чи третім особам, політика правозастосування повинна гарантувати, що такі дії не залишаться поза увагою уповноваженого органу цивільної авіації, і не буде приховування порушників.

Заходи правозастосування (адміністративні заходи) можуть впливати з результатів розслідувань, які проводить уповноважений орган з питань розслідування.

Згідно з наказом Мінінфраструктури від 15.01.2014 № 18, імплементацію ефективної системи розслідування авіаційних подій та серйозних інцидентів в Україні забезпечує Державіаслужба. НБРЦА не залучається до участі у впровадженні в Україні системи розслідування, що за міжнародними нормами є нонсенсом. За три роки НБРЦА не отримало жодного інструменту для проведення ефективних розслідувань. Незадовільний результат створення системи розслідування в Україні є абсолютно логічним та очікуваним, адже відповідно до Додатку 19 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, Державіаслужба не може впроваджувати незалежну від себе систему розслідування.

Іншою проблемою, що впливає на рівень забезпечення безпеки польотів є відсутність в Україні Державної програми з безпеки польотів. Відповідно до наказу Мінінфраструктури від 15.01.2014 № 18, протягом 2014-2016 років Державіаслужба мала забезпечити впровадження Державної програми з безпеки польотів. Невиконання Україною міжнародних зобов'язань, що впливають з Конвенції про міжнародну цивільну авіацію може негативно вплинути на безпеку міжнародної аеронавігації.

Додатком 19 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію передбачено, що незалежність розслідування авіаційних подій забезпечується саме в рамках Державної програми безпеки польотів.

Згідно зі статтею 27 Віденської конвенції, держава не може виправдовувати невиконання нею міжнародного договору посилаючись на норми свого внутрішнього законодавства. Недотримання міжнародних зобов'язань у сфері безпеки польотів завжди є загрозою для стягнення з України коштів у разі виникнення авіаційної події.

Для створення в Україні ефективної державної системи розслідування, яка буде незалежною від Державіаслужби, як того вимагає пункт 3.2 Додатку 13 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію та частина 2 статті 9 Повітряного кодексу України, організацію розслідування необхідно приводити у відповідність до Закону.

## **5. РЕКОМЕНДАЦІЇ**

### **Міністерству інфраструктури України:**

З метою виконання Україною міжнародних зобов'язань, що впливають з Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, розглянути можливість внесення змін в наказ від 15.01.2014 № 18 в частині зняття з Державіаслужби повноважень та відповідальності за впровадження ефективної системи незалежного розслідування, поклавши цю відповідальність на НБРЦА.

По можливості вжити заходи щодо розроблення та впровадження в Україні Державної програми безпеки польотів.

### **Державіаслужбі України:**

Розглянути можливість приведення авіаційного законодавства України у відповідність до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію та законодавства ЄС. У разі позитивного рішення ініціювати внесення відповідних змін в Повітряний кодекс та авіаційні правила України.

Спільно з зацікавленими організаціями розглянути можливість виконання Україною Європейського плану заходів щодо зменшення ризиків порушень порядку використання повітряного простору.

Терміново вжити заходи щодо створення в Україні системи повідомлень про авіаційні події та інциденти відповідно до рекомендацій ІКАО та законодавства ЄС.

За результатами розслідування порушення порядку використання повітряного простору, що сталося 19.09.2015 з вертольотом Мі-8-МТВ UR-PAВ, вжити заходи щодо забезпечення безпеки польотів під час повітряних перевезень вищих посадових осіб України та іноземних держав.

**ДП «Украерорух», користувачам повітряного простору:**

Надавати до НБРЦА, як органу відповідального за розслідування порушень порядку використання повітряного простору згідно з частиною 8 статті 119 Повітряного кодексу України, повідомлення про всі факти порушень.

**Заступник директора**

**М.Г. Машаровський**