

## **Оглядове досьє щодо організації діяльності авіації у сфері безпеки й оборони за стандартами НАТО\***

**Анотація** В оглядовому досьє розглядаються питання щодо стандартів діяльності авіації у сфері безпеки й оборони Організації Північноатлантичного альянсу (англ. *North Atlantic Treaty Organization*, NATO) – міжнародної міжурядової організації, яка становить військово-політичний союз 30 держав Північної Америки та Європи (далі – НАТО). Розкриваються основні інституційні механізми, які забезпечують належну та ефективну організацію діяльності авіації в секторі безпеки й оборони НАТО, зокрема: правовий статус та функції компетентного (уповноваженого) органу з питань авіації в зазначеному секторі; правові підстави, порядок здійснення державного нагляду за суб'єктами авіаційної діяльності, а також питання технічного розслідування авіаційних подій та серйозних інцидентів із повітряними суднами у сфері безпеки й оборони НАТО; чинні вимоги щодо сертифікації вищезазначених суб'єктів, авіаційного персоналу та повітряних суден.

### **Основна частина**

Міжнародне авіаційне (повітряне) право як галузь міжнародного публічного права регулює режим використання та правовий статус цивільних повітряних суден. Внаслідок цього воно виключає зі сфери свого регулювання питання статусу та експлуатації літальних апаратів, що використовуються в секторі безпеки та оборони, у тому числі військових повітряних суден<sup>1</sup>.

У контексті виконання місії та операцій НАТО або операцій, що проводяться країнами-союзниками під проводом НАТО, використовується переважно військова авіація. Проте, для деяких видів діяльності, – як-от перевезення персоналу та постачання різної продукції – керівництвом НАТО може бути прийняте рішення й про використання цивільних літаків. Існує також доволі поширена практика, коли операції НАТО можуть проводитися з використанням спільно військових і цивільних авіаційних засобів. У випадку, коли цивільні авіаційні засоби діють на підтримку НАТО або у місії під проводом НАТО, ці літаки зазвичай використовують позивні НАТО.

Для забезпечення належної організації діяльності авіації в секторі безпеки й оборони НАТО існують різноманітні засоби та механізми. Одними з основних таких інституційних механізмів є відповідні нормативні стандарти НАТО.

Стандарт НАТО або Угода зі стандартизації (англ. *Standardization Agreement*, STANAG) – це міжнародний договір, який регламентує загальні правила, визначає спільний порядок дій, закріплює єдину термінологію і встановлює умови уніфікації технічних процесів, озброєння, військової техніки та матеріальної частини збройних сил НАТО та країн-союзників. Стандарти

---

<sup>1</sup> Інформ. сайт НАТО. URL: [https://www.nato.int/nato\\_static\\_fl2014/assets/pdf/pdf\\_2016\\_08/20160804\\_1608-NATO-Policy-civil-military.pdf](https://www.nato.int/nato_static_fl2014/assets/pdf/pdf_2016_08/20160804_1608-NATO-Policy-civil-military.pdf)

НАТО об'єднані у складну й взаємопов'язану ієрархію керівних нормативних документів Альянсу, що утворюють єдину систему стандартів цього союзу<sup>2</sup>.

Стандарти НАТО, які можна розділити на адміністративні, оперативні та матеріально-технічні, покликані забезпечити взаємодію між різними видами збройних сил, збройними силами різних країн з метою досягнення їх взаємосумісності та виконання місії й операцій Альянсу<sup>3</sup>.

Стандарти НАТО у сфері авіаційної безпеки та оборони стосуються регламентації, насамперед, технічних вимог стану повітряного транспорту, процедури безпеки польотів, управління повітряним простором, сертифікації авіаційної техніки, льотної підготовки персоналу та деяких інших питань.

Одним із основних стандартів НАТО щодо організації діяльності авіації в секторі безпеки й оборони є STANAG 4671<sup>4</sup>, який встановлює вимоги до безпеки польотів та управління повітряним простором для тридцяти країн-членів цього військово-політичного союзу. Крім того, в рамках НАТО діє низка інших стандартів (STANAG 3703, STANAG 3350, STANAG 4702, STANAG 4703 тощо)<sup>5</sup> та нормативних документів, які визначають окремі вимоги та параметри до повітряних суден, оцінки льотної придатності, забезпечення безпеки на землі та в повітрі, технічного обслуговування та ремонту повітряних суден, управління повітряним простором; сертифікації авіаційної техніки та супутніх наземних систем, використання авіації в секторі безпеки й оборони.

Так, наприклад, наразі є чинними такі стандарти для авіації сектору безпеки й оборони НАТО:

- Об'єднана доктрина повітряно-космічних операцій НАТО (JOINT DOCTRINE FOR AIR AND SPACE OPERATIONS) (STANAG 3700);
- Доктрина контролю повітряного простору (ALLIED JOINT DOCTRINE FOR AIRSPACE CONTROL) (STANAG 3805);
- Інженерно-авіаційне забезпечення. Захист повітряного судна, екіпажу й підсистем від електростатичних зарядів під час польоту (PROTECTION OF AIRCRAFT, CREW AND SUB-SYSTEMS IN FLIGHT AGAINST ELECTROSTATIC CHARGES) (STANAG 3856);
- Повітряне перекриття району бойових дій та безпосередня повітряна підтримка (ALLIED JOINT DOCTRINE FOR CLOSE AIR SUPPORT AND AIR INTERDICTION) (STANAG 3736);
- Регламентація зв'язку між контролем повітряного простору та управлінням повітряним простором для дій авіації сектору безпеки й оборони (JOINT AIRSPACE CONTROL TACTICS, TECHNIQUES AND PROCEDURES) (STANAG 7189);

---

<sup>2</sup> Слюсар В. І., Гамалій Н. В. Система систем стандартів. Тези доповіді 1-ї науково-практичної конференції «Основні напрями формування ВТІ держави та шляхи її реалізації». Київ : ЦНДІ ОБТ ЗСУ, 2014. С. 65–67.

<sup>3</sup> Сайт Офісу стандартизації НАТО. URL: <https://nso.nato.int/nso/nsdd/main/list-promulg>

<sup>4</sup> Інформ. сайт НАТО. URL: <https://archives.defense.gouv.fr/content/download/552731/9407958/file/4671eed01.pdf>

<sup>5</sup> Перелік чинних стандартів та керівних документів НАТО. URL: [https://www.mil.gov.ua/content/mil\\_standard/List\\_of\\_standarts\\_and\\_doc\\_NATO.pdf](https://www.mil.gov.ua/content/mil_standard/List_of_standarts_and_doc_NATO.pdf)

- Правила польотів у країнах-учасницях НАТО (FLIGHT RULES IN NATO COUNTRIES) (STANAG 4370).

Зазначені стандарти розробляються й підтримуються спеціальним Комітетом із авіаційної безпеки НАТО (NATO Aviation Safety Committee, ASC), Групою експертів із авіаційної безпеки (Aviation Safety Experts Group) тощо.

Серед *категорій* нормативних документів, якими встановлюються та регламентуються стандарти НАТО у сфері авіаційної безпеки й оборони, необхідно виділити такі:

- STANAG (Standardization Agreement) – це головний документ, який визначає стандарти та процедури, яких мають дотримуватися країни-члени НАТО. STANAG охоплює основні питання, пов'язані з безпекою в повітряному просторі, зокрема технічні вимоги до повітряних суден та їх сертифікації, процедури безпеки польотів та управління повітряним простором;

- AOP (Allied Operations Publication) – документ, який містить інструкції та процедури, пов'язані зі здійсненням операцій із застосуванням авіаційних засобів. Він містить вказівки з безпеки, управління повітряним простором, планування маршрутів, координації дій під час польоту тощо;

- ATP (Allied Tactical Publication) – містить інструкції та процедури, пов'язані з військовими діями та тактичними операціями, що включають застосування авіаційних засобів;

- AMTP (Allied Maritime Tactical Publication) – містить інструкції та процедури, пов'язані з військовими діями та тактичними операціями на морі, включаючи авіаційні засоби; вказівки з безпеки, управління повітряним простором, планування маршрутів, координації дій під час польоту у зв'язку з військовими діями та тактичними операціями на морі;

- AJP (Allied Joint Publication) – містить інструкції та процедури, пов'язані зі спільними операціями між різними родами військ, включаючи авіаційні засоби. Як і інші документи, що стосуються стандартів НАТО у вищевказаній сфері, він передусім містить вказівки з безпеки, управління повітряним простором, планування маршрутів, координації дій під час польоту при проведенні таких спільних операцій;

- NATO Flying Directives (NFD) – містить загальні вказівки з безпеки польотів та в цілому забезпечення безпеки всього повітряного простору НАТО;

- NATO Standardization Handbook (NSH) – містить вказівки та вимоги щодо процедури стандартизації в рамках НАТО, включаючи стандартизацію в авіаційній сфері. Як і інші документи щодо стандартів НАТО у сфері авіаційної безпеки та оборони, включає насамперед інформацію про технічні вимоги до авіаційного обладнання, процедури безпеки польотів, управління повітряним простором.

Названі документи безпосередньо спрямовані на організацію діяльності щодо забезпечення безпеки польотів та управління повітряним простором у межах території країн-членів НАТО, а також на стандартизацію технічних вимог та процедур, які використовуються в авіаційній сфері цієї організації.

*Компетентним уповноваженим органом з питань авіації у секторі безпеки й оборони НАТО є Комітет із авіаційної безпеки НАТО (або Авіаційний Комітет*

НАТО) (NATO Aviation Safety Committee, ASC) (далі – Комітет)<sup>6</sup>. Цей орган відповідає за встановлення, розвиток та вдосконалення стандартів безпеки в авіаційній галузі для військових та цивільних літаків, що використовуються у країнах-членах НАТО.

Комітет є ключовою організацією з питань авіації у секторі безпеки та оборони НАТО, діяльність якої полягає в забезпеченні безпеки й ефективності авіаційних операцій, що проводяться цим військово-політичним блоком. Комітет забезпечує стандартизацію процедур і технічних вимог, які використовуються в авіаційній галузі, а також здійснює навчання та підготовку персоналу з питань безпеки в авіації.

Комітет є вищим цивільно-військовим органом НАТО, який безпосередньо підпорядковується Північноатлантичній раді НАТО (The North Atlantic Council, NAC) (далі – NAC) – головному органу НАТО, що приймає військові та політичні рішення. Створений у січні 2016 року, Комітет замінив колишній Комітет із організації повітряного руху (NATMCS), який діяв у структурі НАТО з 1998 року.

Дорадчим органом, що формує практичні рекомендації для Комітету щодо діяльності авіаційних засобів у секторі безпеки й оборони, є Управління озброєння та аерокосмічних можливостей Відділу оборонних інвестицій НАТО (the Armament and Aerospace Capabilities Directorate in NATO's Defence Investment Division, A&ACAD)<sup>7</sup>.

Діяльність Комітету дає змогу Альянсу адаптуватися до середовища безпеки, що швидко змінюється, брати участь у глобальній модернізації авіації шляхом виконання основних завдань Альянсу з експлуатації, сертифікації авіаційної техніки й персоналу, його навчання та тренувань у складному та мережевому повітряному просторі. Окрім того, Комітет забезпечує зв'язок НАТО з міжнародними та регіональними організаціями цивільної авіації, іншими цивільними та військовими установами у сфері авіації.

Основна увага при цьому приділяється узгодженості політики та розвитку можливостей відповідних аспектів авіації, взаємодії та координації доступу до повітряного простору, забезпеченню повітряної мобільності та льотної придатності в межах Альянсу, інтеграції безпілотних літальних систем (UAS), кіберзахисту, оцінці потенційних загроз безпеці авіаційної системи.

З метою виконання поставлених перед Комітетом завдань у структурі НАТО створені такі додаткові органи:

- Консультативна група з питань організації повітряного руху, зв'язку, навігації та спостереження (ATM – CNS AG). Створена у 2011 році, група забезпечує реалізацію політичних вказівок NAC щодо стандартів та розвитку можливостей з управління повітряним рухом, аеродромами, аеронавігаційними системами та технологіями, пілотованими та безпілотними апаратами;

---

<sup>6</sup> Сайт Авіаційного комітету НАТО. URL: [https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics\\_69339.htm](https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_69339.htm)

<sup>7</sup> Інформ. сайт НАТО. URL: <https://diweb.hq.nato.int/Pages/AACAP.as>

- Консультативна група з льотної придатності (AWAG), яка визначає стандарти впровадження політики НАТО щодо льотної придатності на основі принципів економії зусиль, співпраці та оперативної сумісності;

- Спільна координаційна група НАТО та Євроконтролю з питань безпеки. Створена у 2003 році на основі Меморандуму про співпрацю між двома організаціями, вона виступає як центральна цивільна та військова платформа для вирішення питань авіаційної безпеки, що становлять спільний інтерес, включаючи кіберзахист та розслідування можливих авіаційних інцидентів<sup>8</sup>.

На засіданнях Комітету головує директор Управління озброєння та аерокосмічних можливостей Відділу оборонних інвестицій (DI) НАТО. Засідання Комітету організуються у двох форматах. Перший обмежується державами-членами НАТО та проводиться з метою надання членам Альянсу можливості обговорювати будь-які авіаційні теми та працювати над конкретною авіаційною політикою та можливостями НАТО. Другий дає змогу Альянсу та його союзникам оцінювати розвиток глобальної та регіональної авіації, визначати скоординовану та узгоджену політику та напрямки дій на підтримку цілей авіаційної безпеки та спільного використання авіаційного простору.

Комітет: отримує вказівки від НАС з усіх питань авіаційної сфери, що становлять інтерес та/або стурбованість НАТО; своєю чергою, надає консультації НАС, а також займається розробкою та просуванням консенсусних поглядів щодо відповідної політики, програм і можливостей НАТО.

Крім того, Комітет забезпечує координацію між військовими та цивільними авіаційними організаціями в межах НАТО з питань авіаційної безпеки, а також постійну співпрацю та координацію з іншими міжнародними організаціями, включаючи Міжнародну організацію цивільної авіації (ICAO), Міжнародну асоціацію повітряного транспорту (IATA), Європейську комісію, Європейське оборонне агентство, Європейське агентство авіаційної безпеки (EASA), Федеральне управління авіації США (FAA). Така координаційна діяльність Комітету спрямована на забезпечення безпеки в авіаційній галузі, запобігання аварій та серйозних інцидентів із повітряними суднами НАТО.

До інших функцій Комітету як спеціального компетентного уповноваженого органу з питань авіації в секторі безпеки й оборони НАТО належать:

1) розробка та удосконалення стандартів безпеки в авіації для військових і цивільних літаків;

2) розробка та впровадження технічних стандартів і вимог до авіаційної техніки;

3) встановлення вимог до професійної кваліфікації персоналу, що працює в авіаційній галузі;

4) здійснення навчання та підготовка персоналу з питань безпеки в авіаційному секторі НАТО;

5) забезпечення відповідності авіаційних операцій, що здійснюються в країнах-членах НАТО, встановленим вимогам та стандартам безпеки;

---

<sup>8</sup> Інформаційний сайт НАТО. URL: [https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics\\_69339.htm](https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_69339.htm)

б) узгодження інструкцій щодо статусу та проведення спільних польотів цивільними і військовими літаками, коли вони діють на підтримку НАТО або на виконання його місії чи операцій, що здійснюються під керівництвом НАТО.

Актуальним завданням Комітету є здійснення розробки та впровадження новітніх технологій та методів безпеки в авіації, зокрема таких, як автоматизація та інформатизація процесів керування повітряним рухом, застосування біометричних технологій у процесі обслуговування військових та цивільних літаків тощо. Комітет оцінює проекти цивільної авіації, які можуть вплинути на виконання завдань та можливості Альянсу, включно з ініціативами щодо модернізації, які стосуються безпеки, пропускної спроможності повітряних мереж, таких як Єдине європейське небо (SES/SESAR), Авіатранспортна система наступного покоління (Next Generation Air Transportation System, NEXTGEN) у США.

Одним із найважливіших механізмів у вищеназваній сфері є ефективно функціонуюча *система державного нагляду* за безпекою авіаційної діяльності. Ця система діє як на рівні спеціальних органів НАТО, так і на рівні національних органів з регулювання авіаційної діяльності країн-членів НАТО, які забезпечують державний нагляд за діяльністю авіаційних підприємств та здійснюють контроль за виконанням вимог щодо технічного розслідування авіаційних подій.

Реалізація державного нагляду за суб'єктами, що здійснюють авіаційну діяльність у секторі безпеки та оборони НАТО, передусім ґрунтується на вищенаведених стандартах безпеки, що розробляються та встановлюються Комітетом з авіаційної безпеки НАТО, а також на міжнародних стандартах та рекомендаціях, які розробляються насамперед Міжнародною організацією цивільної авіації (ІКАО). Такі стандарти також мають бути відповідним чином втілені у національне законодавство країн-членів НАТО, що дозволяє забезпечити єдиний підхід до безпеки в авіаційній галузі в межах альянсу.

Окрім Комітету з авіаційної безпеки НАТО реалізація державного нагляду за суб'єктами авіаційної діяльності в секторі безпеки й оборони НАТО покладається на спеціальні компетентні національні органи, що мають повноваження здійснювати контроль та нагляд за дотриманням стандартів безпеки в авіації. Наприклад, у США ці функції здійснює Федеральна авіаційна адміністрація (Federal Aviation Administration, FAA), у Великій Британії – Центр забезпечення безпеки в авіації (Civil Aviation Authority, CAA), у Франції – Дирекція цивільної авіації (Direction Générale de l'Aviation Civile, DGAC) тощо.

Зазначений державний нагляд має на меті забезпечити безпеку та захист інтересів НАТО у цій сфері, зменшити ризик виникнення небезпечних ситуацій та гарантувати високу якість авіаційної діяльності в секторі безпеки й оборони.

Нормативно-правове регулювання державного нагляду за суб'єктами, що здійснюють діяльність у секторі безпеки й оборони НАТО, у тому числі в авіаційній галузі, включає такі складові компоненти:

1) *Лицензування і сертифікація*. Згідно з вимогами міжнародних стандартів та національного законодавства суб'єкти, які здійснюють діяльність у секторі

безпеки й оборони НАТО, повинні мати відповідні ліцензії та сертифікати на виконання певних видів робіт;

2) *Аудит та інспекція.* Державні органи, що здійснюють державний нагляд, мають право проводити аудити та інспекції суб'єктів, які здійснюють діяльність у секторі безпеки й оборони НАТО. Це дає змогу виявляти порушення вимог безпеки та вимагати їх усунення;

3) *Регулювання технічного стану та забезпечення безпеки.* Державні органи мають право встановлювати вимоги щодо технічного стану та забезпечення безпеки технічних засобів та обладнання країн-членів НАТО;

4) *Відповідальність за порушення вимог безпеки.* Суб'єкти, які здійснюють діяльність у секторі безпеки та оборони НАТО, несуть відповідальність за порушення вимог і стандартів безпеки. Державні органи мають право застосовувати штрафні санкції, а в разі серйозних порушень – позбавляти ліцензії чи сертифікату;

5) *Співпраця з іншими державами та міжнародними організаціями.* Державний нагляд за суб'єктами, які здійснюють діяльність у секторі безпеки й оборони НАТО, може включати співпрацю з іншими державами та міжнародними організаціями, зокрема в контексті обміну досвідом та інформацією щодо вимог безпеки;

6) *Ухвалення нормативних актів.* Уповноважені державні органи можуть розробляти й приймати нормативні акти, які встановлюють вимоги та стандарти безпеки, а також процедури державного нагляду за суб'єктами, що здійснюють діяльність у секторі безпеки та оборони НАТО;

7) *Встановлення стандартів.* Відповідні державні органи встановлюють стандарти, які визначають вимоги до безпеки, послуг та технологій, що використовуються у секторі безпеки та оборони НАТО;

8) *Проведення розслідувань.* Компетентні державні органи мають право проводити розслідування при виявленні порушень стандартів і вимог безпеки, а також з метою встановлення причин подій, що сталися в секторі безпеки та оборони НАТО;

9) *Притягнення до адміністративної та кримінальної відповідальності.* У разі виявлення порушень стандартів і вимог безпеки, створення загрози державі та громадянам, уповноважені державні органи можуть притягувати до адміністративної та кримінальної відповідальності суб'єктів, які здійснюють діяльність у секторі безпеки та оборони НАТО;

10) *Забезпечення захисту інформації.* Компетентні державні органи забезпечують захист інформації, що містить державну або комерційну таємницю, пов'язану з діяльністю суб'єктів у секторі безпеки й оборони НАТО;

11) *Підтримка розвитку індустрії безпеки й оборони.* Відповідні державні органи можуть здійснювати підтримку розвитку індустрії безпеки й оборони, зокрема шляхом надання фінансової та іншої підтримки розвитку нових технологій та продукції.

Правові підстави державного нагляду за суб'єктами, що здійснюють діяльність у секторі безпеки й оборони НАТО, передбачені у таких основних нормативно-правових документах: Договір про створення НАТО

(Північноатлантичний договір)<sup>9</sup>; Директиви НАТО з питань безпеки, які розробляються та приймаються на засіданнях Ради НАТО та її підкомітетів; Стандартизаційні угоди (STANAG), які визначають стандарти та процедури в різних галузях діяльності, пов'язаних із безпекою та обороною країн-членів НАТО; законодавчі акти країн-учасниць НАТО, які регулюють питання вказаного державного нагляду відповідно до національного законодавства; міжнародні договори та угоди, які регулюють питання безпеки й оборони, укладені країнами-учасницями НАТО з іншими державами та організаціями.

У секторі авіаційної безпеки та оборони НАТО функції державного нагляду можуть бути також делеговані спеціальним компетентним державним органам з питань авіації держав-членів НАТО, на території яких здійснюється діяльність із експлуатації повітряного транспорту. Останні встановлюють стандарти та вимоги безпеки, послуг та технологій, а також здійснюють контроль за їх дотриманням на своїй території.

Подібний порядок визначено у Додатку 1 («Правила надання повітряного простору і повітряного нагляду в країнах-учасницях НАТО») до Правил польотів у країнах-учасницях НАТО (STANAG 4370), який встановлює процедури надання повітряного простору та здійснення нагляду за суб'єктами, що використовують повітряний простір країн-членів НАТО.

Ще одним важливим чинником у забезпеченні діяльності авіації в секторі безпеки й оборони НАТО є організація та здійснення технічного розслідування авіаційних подій та серйозних інцидентів із повітряними суднами. Основним інструментом для цього є встановлення та застосування стандартів такого розслідування як на міжнародному, так і на національному рівнях. Ці стандарти передбачають, зокрема, вимоги щодо складу комісії з розслідування, проведення експертиз, збору та аналізу інформації, підготовки підсумкового звіту з рекомендаціями. У багатьох країнах-членах НАТО діють і національні стандарти технічного розслідування, які деталізують вимоги до проведення розслідування авіаційних подій та серйозних інцидентів.

Здійснення розслідування відповідних подій має на меті встановлення причин та обставин, за яких вони відбулися, запобігання їх повторенню, поліпшення в цілому безпеки авіаційної діяльності.

Нормативно-правове регулювання зазначеного розслідування у країнах-членах НАТО стосується таких етапів:

- визначення обов'язковості розслідування. Відповідно до міжнародних стандартів, визначених насамперед Конвенцією про міжнародну цивільну авіацію 1944 року від 07.12.1944 (Чиказька конвенція)<sup>10</sup>, технічне розслідування авіаційних подій та серйозних інцидентів із будь-якими повітряними суднами є обов'язковим;

- визначення відповідальних за розслідування. У країнах-членах НАТО технічне розслідування авіаційних подій та серйозних інцидентів із повітряними

---

<sup>9</sup> Північноатлантичний договір. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/950\\_008#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/950_008#Text)

<sup>10</sup> Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_038#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038#Text)



суднами здійснюється спеціальними компетентними органами, повноваження яких визначаються відповідними законодавчими актами;

- встановлення процедури розслідування. У країнах-членах НАТО процедура розслідування авіаційних подій та серйозних інцидентів із повітряними суднами регулюється законодавчими актами та підзаконними регуляторними документами, які встановлюють вимоги до проведення розслідування, правила взаємодії з іншими державними органами та організаціями, які беруть участь у розслідуванні, строки та порядок складання звітів за наслідками розслідування;

- забезпечення доступу до інформації й документів. У країнах-членах НАТО розслідування авіаційних подій та серйозних інцидентів із повітряними суднами зазвичай пов'язане із обов'язковим збором інформації та документів, які мають значення для встановлення причин та обставин таких подій. Доступ до цієї інформації та документів забезпечується законодавчими актами та підзаконними регуляторними документами;

- складання звіту та рекомендацій. Результати технічного розслідування авіаційної події або серйозного інциденту з повітряним судном фіксуються у звіті, який містить висновки про причини та обставини події, а також рекомендації щодо запобігання подібним подіям у майбутньому. У країнах-членах НАТО такі звіти зазвичай публікуються з метою забезпечення прозорості та підвищення рівня безпеки авіаційної діяльності;

- забезпечення дотримання рекомендацій. Рекомендації, що містяться у звітах про технічне розслідування авіаційної події або серйозного інциденту з повітряним судном, можуть не бути обов'язковими для виконання, але у будь-якому випадку вони мають використовуватися для вдосконалення нормативно-правових актів та регуляторних документів у секторі безпеки й оборони НАТО.

Нормативно-правове регулювання проведення технічного розслідування авіаційних подій та серйозних інцидентів із повітряними суднами в секторі безпеки й оборони НАТО базується на міжнародних стандартах, національному законодавстві країн-учасниць, у тому числі на відповідних підзаконних регуляторних документах.

Одним із найбільш важливих нормативних документів, що регламентує проведення розслідування авіаційних подій та серйозних інцидентів із повітряними суднами, зокрема в секторі безпеки й оборони НАТО, є вже згадувана Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 року, яка містить основні вимоги щодо підстав та порядку розслідування цих подій та інцидентів.

Додаток 13 до Конвенції «Розслідування авіаційних подій (Aircraft Accident and Incident Investigation)» є спеціальним та найбільш розповсюдженим документом, що містить рекомендації щодо статусу та функціонування національних органів, відповідальних за проведення розслідування авіаційних подій та серйозних інцидентів, передбачає низку приписів щодо стандартів і процедур проведення такого розслідування, включаючи доступ, збір та аналіз необхідних даних і спеціальної документації, проведення експертиз, складання підсумкових звітів. Він також визначає міжнародні стандарти для збору,

зберігання та передачі інформації про авіаційні події та порядок сповіщення про них інших держав.

Важливим нормативним документом, який діє на території країн-членів НАТО та визначає стандарти авіаційної безпеки з метою запобігання авіаційним подіям та серйозним інцидентам із повітряними суднами, є Міжнародна конвенція щодо співробітництва в галузі безпеки аеронавігації «ЄВРОКОНТРОЛЬ» від 13.12.1960 р.<sup>11</sup>.

Окрім названих Конвенцій існують і інші міжнародні й національні нормативно-правові документи, що визначають вимоги до авіаційної безпеки та здійснення технічного розслідування авіаційних подій і серйозних інцидентів, які можуть застосовуватися в секторі безпеки й оборони НАТО.

Зокрема, відповідні міжнародні стандарти та правила експлуатації повітряних суден розроблені Міжнародною організацією цивільної авіації (ІКАО)<sup>12</sup>. У контексті взаємодії та координації із суб'єктами авіаційної діяльності сектору безпеки й оборони НАТО має значення Регламент (ЄС) 996/2010 Європейського Парламенту та Ради від 20.10.2020 «Про розслідування та попередження катастроф (аварій) та інцидентів у цивільній авіації»<sup>13</sup>. Цей документ встановлює стандарти та правила щодо розслідування авіаційних катастроф, визначає рекомендації із дотримання безпеки в авіаційній галузі та вжиття заходів, необхідних для попередження вказаних інцидентів. Крім того, в кожній країні-учасниці НАТО можуть бути встановлені національні норми та стандарти щодо забезпечення авіаційної безпеки та проведення технічного розслідування авіаційних подій. Наприклад, у США такі норми і стандарти визначаються Федеральною авіаційною адміністрацією США<sup>14</sup>.

За загальним правилом, усі літаки, що включені до збройних сил НАТО або використовуються для виконання місії та операцій НАТО, *сертифіковані як придатні до польотів відповідним національним органом*.

У 2013 році країни-члени НАТО погодили Політику НАТО щодо льотної придатності (NATO C-M (2013) 0035), яка визначається Положенням про Виконавчий орган НАТО з льотної придатності (NATO Airworthiness Executive, NAE)<sup>15</sup> (далі – NAE). NAE було створено, насамперед, для здійснення функцій координації та нагляду за дотриманням стандартів у вказаній сфері. Основним завданням цього органу є забезпечення льотної придатності усіх авіаційних виробів, частин та обладнання, які належить НАТО або надані НАТО її країнами-союзниками, передусім у контексті виконання місії та операцій НАТО або операцій, що проводяться під проводом Альянсу.

---

<sup>11</sup> Міжнародна конвенція щодо співробітництва у галузі безпеки аеронавігації «ЄВРОКОНТРОЛЬ». URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994\\_373#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_373#Text)

<sup>12</sup> Законодавство Європейського співтовариства – Законодавство України. URL: <https://xn--80aagahqwyibe8an.com/mijnarodna-organizatsiya-tsilnoji-aviatsiji.html>

<sup>13</sup> Регламент (ЄС) № 996/2010 Європейського Парламенту та Ради від 20.10.2020. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/EU100003>

<sup>14</sup> Federal Aviation Administration (FAA). URL: <https://www.faa.gov/>

<sup>15</sup> Сайт Європейської оборонної агенції. URL: <https://eda.europa.eu/docs/default-source/events/10-nato-airworthiness-policy-nae.pdf>

Уся авіаційна продукція, частини та обладнання, що належать НАТО або надаються і використовуються від імені НАТО, мають бути: сертифіковані як придатні до польотів органом із льотної придатності, визнаним НАТО; відповідати Правилам продовження льотної придатності та Положенню щодо підтримання льотної придатності.

Політика НАТО як військово-політичної організації щодо льотної придатності не замінює і не може перешкоджати реалізації національної політики й законодавчо унормованій практиці щодо такої придатності, встановленню та застосуванню правил сертифікації суб'єктів авіаційної діяльності у сфері безпеки й оборони, їх персоналу та повітряних суден, що здійснюються окремими країнами-членами НАТО.

У країнах НАТО діють національні органи сертифікації та льотної придатності, діяльність яких координується Виконавчим органом НАТО з льотної придатності (NATO Airworthiness Executive, NAE), зокрема: у Великій Британії – Military Aviation Authority regulatory publications (MRP) which include overarching documents, Regulatory Articles (RA) and manuals; у Бельгії – Belgian Military Airworthiness Authority (BMAA); у Канаді – Directorate Technical Airworthiness and Engineering Support (DTAES) No.1 Canadian Air Division; у Німеччині – Luftfahrtamt der Bundeswehr (LufABw); в Італії – Direzione degli Armamenti Aeronautici e per l'Aeronavigabilità (DAAA); у Нідерландах – Military Aviation Authority of the Netherlands (MAA-NLD); в Іспанії – Dirección General de Armamento y Material (DGAM).

У Франції функції сертифікації суб'єктів, що здійснюють авіаційну діяльність у секторі безпеки й оборони, розділені між двома відомствами, а саме: Direction de la sécurité Aéronautique d'État (DSAÉ) – відповідальне за надання авіаційних дозволів та сертифікацію суб'єктів; та Direction générale de l'armement (DGA) – здійснює сертифікацію повітряних систем, організацію виробництва авіаційних комплектуючих та їх сертифікацію.

У Сполучених Штатах Америки сертифікацію вказаних суб'єктів поділено між трьома командуваннями видів Збройних сил:

- Командування Сухопутних військ (United States Army) має у своєму складі спеціальний орган авіаційної сертифікації – Aviation & Missile Center Systems Readiness Directorate (AvMC-SRD);

- Командування Військово-морських сил (United States Navy) – Naval Air Systems Command Airworthiness & CYBERSAFE Office (NAVAIR ACO);

- Командування Військово-повітряних сил (United States Air Force) – Life Cycle Management Center – Engineering and Technical Management / Services Directorate (AFLCMC/EN-EZ).

Міністерство оборони України наразі визначає чинними більше 240 діючих (оновлених) стандартів НАТО<sup>16</sup>, серед яких одинадцять описують стандарти параметрів застосування, технічного стану та підходів до сертифікації авіації та авіаційних систем сектору безпеки й оборони.

---

<sup>16</sup> Офіційний Сайт Міністерства оборони України. URL: [https://www.mil.gov.ua/content/mil\\_standard/List\\_of\\_standarts\\_and\\_doc\\_NATO.pdf](https://www.mil.gov.ua/content/mil_standard/List_of_standarts_and_doc_NATO.pdf)

## ***Висновки***

1. Одним із основних стандартів щодо організації діяльності авіації в секторі безпеки й оборони НАТО є документ STANAG 4671, що встановлює вимоги до безпеки польотів та управління повітряним простором для тридцяти країн-членів Альянсу. Крім того, сьогодні в рамках НАТО діє низка інших стандартів (насамперед, STANAG 3350, 3700, 3736, 3805, 3856, 4370, 4702, 4703, 7189), а також нормативних документів, які визначають окремі вимоги та параметри щодо повітряних суден, оцінки їх льотної придатності, забезпечення безпеки в повітрі, технічного обслуговування та ремонту повітряних суден, управління повітряним простором, сертифікації авіаційної техніки та супутніх наземних систем, використання авіації сектору безпеки й оборони тощо.

2. Зазначені стандарти розробляються та підтримуються спеціальними комітетами НАТО, насамперед, Комітетом із авіаційної безпеки НАТО (Авіаційним Комітетом НАТО) (NATO Aviation Safety Committee, ASC). Останній є основним компетентним уповноваженим органом з питань авіації у секторі безпеки й оборони НАТО. Основними завданнями Комітету є забезпечення безпеки авіаційних операцій, стандартизація процедур і технічних вимог, які використовуються в авіаційній галузі, навчання та підготовка персоналу з питань безпеки в авіації. Крім того, Комітет забезпечує координацію між військовими та цивільними авіаційними організаціями в межах НАТО з питань авіаційної безпеки, взаємодію з іншими міжнародними організаціями з метою доступу до повітряного простору, досягнення повітряної мобільності та льотної придатності, кіберзахисту, протидії потенційним загрозам безпеці авіаційних систем Альянсу тощо.

3. Одним із найважливіших інституційних механізмів забезпечення безпеки у вищезазваному секторі є система державного нагляду за суб'єктами авіаційної діяльності, що діє як на рівні спеціальних органів НАТО, так і на рівні відповідних національних органів країн-членів НАТО. Вказаний державний нагляд має на меті зменшення ризиків виникнення небезпечних ситуацій, гарантування високої якості суб'єктів авіаційної діяльності в секторі безпеки та оборони Альянсу. Реалізація державного нагляду ґрунтується на чинних стандартах безпеки, що встановлюються та контролюються Комітетом з авіаційної безпеки НАТО, а також на міжнародних стандартах і правилах, які розробляються Міжнародною організацією цивільної авіації (ІКАО). Такі стандарти мають бути втілені в національне законодавство країн-членів НАТО. Здійснення цього нагляду регламентується й на рівні законодавчих актів країн, в яких знаходяться вказані суб'єкти, що дозволяє забезпечити єдиний підхід до безпеки в авіаційній галузі в межах альянсу. Отже, крім Комітету з авіаційної безпеки НАТО здійснення державного нагляду за суб'єктами авіаційної діяльності в секторі безпеки й оборони НАТО покладається на спеціальні компетентні національні органи, які встановлюють стандарти та вимоги безпеки послуг та технологій, а також здійснюють контроль за їх дотриманням.

4. Здійснення технічного розслідування авіаційних подій та серйозних інцидентів із повітряними суднами в секторі безпеки й оборони НАТО має на меті визначення причин та обставин таких подій, а також запобігання їх

повторенню, поліпшення безпеки авіаційної діяльності. Нормативно-правове регулювання вказаного розслідування ґрунтується на вищезазначених стандартах НАТО, міжнародних документах, національному законодавстві країн-учасниць. Зокрема, стандарти НАТО, Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 року та Додаток 13 до неї встановлюють загальні правила та вимоги щодо підстав і порядку такого розслідування, включаючи збір та аналіз даних, проведення експертиз, підготовку підсумкових звітів тощо. Крім того, вони містять рекомендації щодо функціонування національних органів, відповідальних за проведення розслідування авіаційних подій та серйозних інцидентів, збору, зберігання та передачі інформації про такі події, в тому числі сповіщення про них інших держав.

5. Політика НАТО щодо сертифікації льотної придатності суб'єктів авіаційної діяльності в секторі безпеки й оборони (НАТО С-М(2013)0035) визначається Положенням про Виконавчий орган НАТО з льотної придатності (НАТО Airworthiness Executive, NAE). Основним завданням цього органу є здійснення координації та нагляду за дотриманням стандартів у вказаній сфері, забезпечення льотної придатності та сертифікації усіх авіаційних виробів, частин та обладнання, які належить НАТО або надані НАТО її країнами-союзниками. Уся авіаційна продукція, частини та обладнання, що належать або надаються і використовуються від імені НАТО, мають бути сертифіковані як придатні до польотів органом із льотної придатності, відповідати Правилам продовження льотної придатності та Положенню щодо підтримання льотної придатності. Окрім того, в окремих країнах-членах НАТО діють національні органи сертифікації та льотної придатності, діяльність яких координується NAE. Зазначені органи реалізують національну політику та законодавчо унормовану практику щодо льотної придатності та сертифікації суб'єктів авіаційної діяльності у сфері безпеки й оборони, їх персоналу та повітряних суден.

*Дослідницька служба  
Верховної Ради України*

*\*Цей документ підготовлений Дослідницькою службою Верховної Ради України як довідковий інформаційно-аналітичний матеріал. Інформація та позиції, викладені в документі, не є офіційною позицією Верховної Ради України, її органів або посадових осіб. Цей документ може бути цитований, відтворений та перекладений для некомерційних цілей за умови відповідного посилання на джерело.*