



ВСЕУКРАЇНСЬКА ПРОФЕСІЙНА СПІЛКА ПІЛОТІВ
UKRAINIAN AIR LINE PILOTS' ASSOCIATION

Україна, м. Київ, 03058
вул. Леваневського, 5
www.ualpa.org.ua

Факс/тел.: +38(044)3537314
E-mail: ualpa@ukr.net

ВІДКРИТИЙ ЛИСТ

**про невиконання міжнародних зобов'язань України
щодо авіаційного пошуку та рятування на морі**

№ 878 від « 12 » червня 2017 року

Прем'єр-міністру України
Гройсману В.Б.

Секретарю Ради
національної безпеки і оборони України
Турчинову О.В.

УшУ: Вх. № 23223/0/1-17 в р 12.06.17
Резолюція з питань інфраструктури та т.р.р.
(044) 256-4332

Шановні Володимире Борисовичу та Олександрі Валентиновичу!

Висловлюємо Вам повагу та звертаємося до Вас щодо невиконання міжнародних зобов'язань України з авіаційного пошуку та рятування на морі.

На нашу думку, дії керівництва Державного підприємства обслуговування повітряного руху України (надалі – Украерорух) зумовлюють створення реальних загроз національній безпеці, життєво важливим інтересам суспільства і держави. Так, керівництво Украероруху та авіакомпанії «Украерорух»: (1) не виконує п. 2 ст. 113 Повітряного кодексу України та наказ Міністерства транспорту України № 87 від 15.03.2011 р. «Щодо організації та забезпечення авіаційного пошуку і рятування на морі»; (2) має наміри позбутися відремонтованих літаків Ан-26 та членів екіпажів, які можуть виконувати свої функції, але не залучаються до роботи; (3) делегує обов'язки з пошуку і рятування на морі до Державної служби України з надзвичайних ситуацій (надалі – ДСНС), **дальність польотів повітряних суден якої НЕ ДОЗВОЛЯЄ забезпечити пошук і рятування людей в акваторії Чорного та Азовського морів.**

Всеукраїнська профспілка пілотів вже повідомляла Уряд про такі дії керівництва Украерорух та авіакомпанії «Украерорух». Наше попереднє звернення до Уряду (березень 2017 р.) з цієї важливої проблеми залишилось без належного реагування – було надано формальну відповідь від Міністерства інфраструктури України (надалі – Міністерство) (травень 2017 р.). У своїй відповіді зазначене Міністерство повідомило, що: (1) за весь час незалежної України завдання з авіаційного пошуку і рятування на Чорному та Азовському морях виконував Спеціальний авіаційний загін Оперативно-рятувальної служби цивільного захисту ДСНС України (за контрактом з Украерорухом на платній основі з 2012 р.); (2) Україна виконує всі міжнародні зобов'язання щодо вдосконалення організації та проведення авіаційних робіт з пошуку та рятування, про що свідчить прийняття постанови Кабінету Міністрів України від 14.11.2012 р. № 1037 «Про заходи щодо вдосконалення організації та проведення авіаційних робіт з пошуку і рятування»; (3) Украерорух з 2014 р. не використовував літаки типу Ан-26 для вирішення виробничих питань і виконання завдань, оскільки наявні літаки не мають спеціалізованого обладнання.

ПРОТЕ:

згідно з Статутом Украероруху одним із основних завдань цього державного підприємства є організація та забезпечення авіаційного пошуку на морі (п. 2.3);



Орешков. Редукція М. С.
12.06.2017 р.

- згідно з п. 2 ст. 113 Повітряного кодексу України та наказу Міністерства транспорту України № 87 від 15.03.2011 р. організацію та забезпечення авіаційного пошуку і рятування на морі в межах району польотної інформації України покладено на Украерорух, а не на ДСНС;
- дальність польотів літаків Ан-26, що належать Украероруху, має перевагу над дальністю та тривалістю польотів відносно літаків Ан-32 (Пожежний) та гвинтокрилів Мі-8 ДСНС, які **не можуть** забезпечити повноцінний пошук і рятування людей в акваторії Чорного та Азовського морів (**У РАЗІ РЕАЛЬНОЇ ПОДІЇ ЗАГИНУТЬ ЛЮДИ!**);
- факт прийняття постанови Уряду від 14.11.2012 № 1037 «Про заходи щодо вдосконалення організації та проведення авіаційних робіт з пошуку і рятування» **не є свідченням** того, що Україна виконує всі міжнародні зобов'язання щодо проведення авіаційних робіт з пошуку та рятування;
- безпосередній виробник літака Ан-26 – ДП «Антонов» має можливість переобладнати літаки Ан-26 для виконання завдань з пошуку та рятування на морі, при тому, що спеціалізоване авіаційне обладнання вже придбано Украерорухом. Це підтверджує і Міністерство. Однак, тривалий час переобладнання власних відремонтованих літаків Ан-26 затягується керівництвом Украероруху;
- пошук і рятування, за яке несе відповідальність наша держава, є складовою аеронавігаційного обслуговування (згідно з п. 16 ч. 1 ст. 1 Повітряного кодексу України), що оплачується за рахунок авіаперевізників (згідно з наказом Мінтранзв'язку України від 15.09.2010 № 669).

Перевірити розподіл Украерорухом коштів для забезпечення пошуку і рятування на морі не змогла навіть Держаудитслужба, тому що законодавством не передбачено порядку використання коштів, необхідних для утримання підрозділів Державного підприємства з обслуговування повітряного руху, до функцій яких належить пошук та рятування на морі.

Вважаємо, що внаслідок переважання в діяльності управлінських структур Украероруху особистих інтересів над загальнонаціональними, зону відповідальності України за пошук і рятування на морі може бути скорочено та передано іншим державам. Відповідно це завдасть шкоди авторитету нашої держави, приведе до зменшення надходжень до державного бюджету та скорочень робочих місць.

На підставі вищевикладеного, просимо Вас:

- втрутитись у ситуацію та зобов'язати Украерорух належним чином виконувати авіаційний пошук та рятування на морі;
- повідомити про результати розгляду цього звернення.

З повагою,

*Голова Всеукраїнської профспілки пілотів,
Командир ПС Боїнг-737*

 **О.М. Полянський**