

**АДМІНІСТРАТИВНЕ ПРАВО І ПРОЦЕС;
ФІНАНСОВЕ ПРАВО; ІНФОРМАЦІЙНЕ ПРАВО**

УДК 351.814.2(043)

БАГАН Я.Й.

**НОРМАТИВНІ ЗАСАДИ ПУБЛІЧНО-ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ
ФУНКЦІОНУВАННЯ АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ:
ПИТАННЯ УДОСКОНАЛЕННЯ**

У статті з'ясовано сучасний стан нормативно-правового забезпечення функціонування авіаційного транспорту в Україні. Визначено причини, які гальмують розвиток авіаційно-транспортної системи, серед яких, зокрема, взаємосуперечність, взаємонеузгодженість, нечіткість нормативно-правових актів, наявність у них істотних прогалин. Надано науково обґрунтовані рекомендації щодо вдосконалення чинного законодавства у сфері функціонування авіаційного транспорту в Україні.

***Ключові слова:** авіація, авіаційний транспорт, повітряний рух, законодавство, публічно-правове забезпечення, нормативно-правовий акт, законодавство, вдосконалення.*

В статье выяснено современное состояние нормативно-правового обеспечения функционирования авиационного транспорта в Украине. Определены причины, которые тормозят развитие авиационно-транспортной системы, среди которых, в частности, взаимопротиворечивость, взаимонесогласованность, нечеткость нормативно-правовых актов, наличие в них существенных пробелов. Предоставлены научно обоснованные рекомендации по совершенствованию действующего законодательства в сфере функционирования авиационного транспорта в Украине.

***Ключевые слова:** авиация, авиационный транспорт, воздушное движение, законодательство, публично-правовое обеспечение, нормативно-правовой акт, законодательство, совершенствование.*

The article clarifies the current state of the normative and legal support for the functioning of air transport in Ukraine. The reasons that hinder the development of the air transport system are identified, among which are interconversion, interconnectivity, fuzziness of normative legal acts, and the presence of significant gaps in them. The scientifically substantiated recommendations for concerning the improvement of the current legislation in the field of air transport functioning in Ukraine are given.

***Key words:** aviation, aviation transport, air traffic, legislation, public law, normative-legal act, legislation, improvement.*

Вступ. У сучасних умовах транспорт є одним із важливих елементів економічної системи держави, який забезпечує нормальне функціонування інших її галузей. З урахуванням зростаючої інтеграції в міжнародні транспортні потоки стабільний, динамічний і безпечний розвиток транспортного комплексу України не можливий без підтримання його сталого функціонування. Насамперед це належить до його внутрішньої спроможності як системи виконувати свої функції загалом, а також забезпечувати його надійний захист від негативних зовнішніх проявів.

Серед інших видів транспорту авіаційний відіграє важливу роль у справі підтримання нормальної життєдіяльності будь-якої країни. Ефективність його функціонування залежить від багатьох чинників організаційного, економічного, науково-методичного та іншого характеру, першорядна роль серед яких належить нормам права як важливим регуляторам суспільних

відносин, що складаються в авіаційно-транспортній сфері. Саме нормативна складова частина проблеми забезпечення ефективного функціонування авіаційного транспорту визначається наявністю та змістом системи документів міжнародного, національного, галузевого й об'єктового рівнів. Її ефективність прямо визначається конкретністю використовуваних у законі різних понять і правових категорій, що дають змогу надавати реальну і практичну оцінку авіаційній діяльності. Водночас визначеність категорій і понять виключає довільне застосування правових термінів, дає змогу відобразити фактичні ознаки правових категорій, а також одноманітно застосовувати наявні авіаційні правила, стандарти, вимоги, які висуваються державними органами до різних видів авіаційної діяльності.

Разом з тим нормативно-правове забезпечення досліджуваної сфери далеке від оптимального та не дає змогу реалізовувати в повному обсязі конституційне право кожного громадянина на безпечні, комфортні та якісні повітряні перевезення.

Попри те, що згаданим питанням уже приділялась певна увага в роботах І.В. Булгакової, В.К. Гіжевського, І.П. Голосніченка, С.Т. Гончарука, Т.О. Гуржія, С.М. Гусарова, Е.Ф. Демського, Е.М. Деркач, Є.В. Додіна, С.С. Єсімова, Г.Г. Забарного, В.О. Заросила, А.П. Калініченко, Р.А. Калюжного, М.В. Коваліва, А.Т. Комзюка, В.А. Мисливого, А.В. Мілашевича, Н.С. Кулика, В.Й. Развадовського, А.О. Собакаря, А.В. Філіппова, М.Л. Шелухіна, Х.П. Ярмакі, О.Н. Ярмаши та інших учених-правників, саме недостатня систематизованість «авіаційного» законодавства, наявність у ньому прогалин і суперечностей, застарілих норм і неоднозначних формулювань породжує труднощі у правозастосуванні, актуалізує проблему та ставить за мету у статті з'ясувати нормативні засади публічно-правового забезпечення функціонування авіаційного транспорту в Україні та надати науково обгрунтовані рекомендації щодо його вдосконалення.

Виклад основного матеріалу. Юридичною основою правового регулювання суспільних відносин у сфері цивільної авіації є правові норми, що містяться в Конституції України, законах та підзаконних актах.

Основним нормативно-правовим актом, що визначає правові засади діяльності користувачів повітряного простору України, державного регулювання діяльності цивільної авіації, господарської і комерційної діяльності авіації, встановлює авіаційні правила, визначає правове положення повітряних суден, аеродромів та аеропортів, нормує порядок сертифікації та допуску повітряних трас, пільоти повітряних суден, повітряні перевезення та авіаційні роботи, є Повітряний кодекс України, прийнятий 4 травня 1993 року та змінений у новій редакції у 2011 році [1].

З огляду на те, що діяльність авіаційного транспорту пов'язана не тільки із внутрішніми перевезеннями, а й з міжнародним повітряним сполученням, правова система України включає загальновизнані міжнародні правові акти, ратифіковані у встановленому порядку (конвенції, угоди, договори, рекомендації тощо). У зв'язку з цим правові акти, що регулюють діяльність авіаційного транспорту, на наш погляд, можна класифікувати за правовою системою, до якої входить нормативний акт: а) нормативні акти міжнародного права в сфері забезпечення авіаційних перевезень; б) нормативні акти національного права України в сфері забезпечення авіаційних перевезень.

Водночас надати повне уявлення про систему правових актів, чинних на авіаційному транспорті, можна, поділивши їх за юридичною силою. При цьому їх можна згрупувати за чотирма рівнями: міжнародний, законодавчий, рівень підзаконних нормативних актів та рівень експлуатантів.

Важливим джерелом правового регулювання авіаційних перевезень є міжнародні угоди. Виступаючи, зокрема, складовою частиною міжнародного права, останні утворюють особливий правовий режим повітряного простору над державною територією та за її межами, встановлюють порядок здійснення міжнародних повітряних сполучень, що забезпечує умови їх регулярної, ефективної й безпечної експлуатації в цілях виконання перевезень.

Попри значну кількість нормативно-правових актів, які утворюють правову основу функціонування авіаційного транспорту, всі вони являють внутрішньо узгоджену, ієрархічну систему. З огляду на юридичну силу цих нормативно-правових актів, провідне місце в їх системі (після Конституції України й Повітряного кодексу України) посідає закон – нормативно-правовий акт, що регулює найбільш важливі суспільні відносини з метою забезпечення прав і свобод особи, прийнятий в особливому порядку вищим представницьким органом держави або безпосереднім волевиявленням народу й наділений вищою юридичною силою [2, с. 498]. Законодавчі акти посідають центральне місце в механізмі правового регулювання авіаційного транспорту. Причому їх значення в розбудові правової держави має постійно зростати, оскільки верховенство зако-

ну є невід'ємною ознакою останньої. Верховенство закону виявляється перш за все в суворій відповідності йому всіх інших нормативних актів, оскільки закони (після Конституції) мають найвищу юридичну силу. Закони регулюють найважливіші питання державного та суспільного життя, їх норми становлять серцевину, фундамент формування і розвитку інших правових норм [3, с. 55–57].

Законодавчі вимоги щодо належного функціонування авіаційного транспорту отримують розвиток у підзаконних нормативно-правових актах (підзаконний рівень). Вони посідають важливе місце в системі правового регулювання, забезпечуючи виконання законів шляхом конкретизованого, деталізованого нормативного регулювання, всієї сукупності суспільних відносин. У ієрархії суб'єктів, які наділені повноваженнями приймати нормативно-правові акти у досліджуваній сфері, першочергове значення мають укази і розпорядження Президента України, постанови і розпорядження Кабінету Міністрів України.

Безумовно, важливу роль у врегулюванні питань діяльності авіаційного транспорту відіграють правові акти Президента України, серед яких насамперед слід назвати укази «Про невідкладні заходи щодо забезпечення безпеки цивільної авіації в Україні», «Про стан авіаційного транспорту та авіаційної промисловості України», «Про заходи щодо посилення боротьби з незаконною міграцією», «Щодо вжиття превентивних заходів, спрямованих на посилення громадської безпеки, охорони особливо важливих об'єктів, недопущення актів тероризму та інших негативних проявів на повітряному транспорті України», «Про перевірку діяльності авіаційних транспортних компаній України», «Про заходи щодо впорядкування діяльності з міжнародних повітряних перевезень товарів військового призначення та подвійного використання» тощо.

Не менш важливе значення у формуванні правової основи функціонування авіаційного транспорту відводиться постановам та розпорядженням Кабінету Міністрів України, серед яких, наприклад: № 840 від 07 жовтня 1993 р. «Про першочергові заходи щодо розвитку в Україні повітряних перевезень на літаках бізнес-класу», № 234-р від 14 квітня 2004 р. «Про затвердження Концепції розвитку системи регулювання авіаційної діяльності у сфері створення та використання малих повітряних суден», № 723 від 12 травня 2007 р. «Про затвердження переліку небезпечних предметів та речовин, заборонених для перевезення пасажирами та членами екіпажів повітряних суден цивільної авіації», № 676 від 6 вересня 2017 р. «Про затвердження Порядку і правил здійснення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації» та ін.

Велика кількість нормативно-правових актів у зазначеній сфері приймається спеціально уповноваженими на те центральними органами державної виконавчої влади (міністерства, державні комітети та інші відомства), а також органами державної влади та місцевого самоврядування Автономної Республіки Крим й інших адміністративно-територіальних одиниць. Накази Державної авіаційної служби України становлять найчисленнішу групу нормативно-правових актів, які формують правову основу функціонування авіаційного транспорту. Умовно їх можна поділити на дві групи: 1) безпосередньо встановлюють різні правила на авіаційному транспорті (сертифікації аеропортів, організації та здійснення контролю за безпекою в аеропортах України, сертифікації суб'єктів комерційного обслуговування в аеропортах, організації охорони повітряних суден та об'єктів на авіапідприємствах цивільної авіації України, сертифікації авіаційних навчальних закладів цивільної авіації з підготовки льотного складу, сертифікації навчально-тренувальних центрів з підготовки персоналу з авіаційної безпеки тощо); 2) мають рекомендаційний характер з питань удосконалення роботи авіаційного транспорту.

Згідно з Положенням про систему управління безпекою польотів на авіаційному транспорті [4], всі суб'єкти авіаційно-транспортної системи (АТС), діяльність яких впливає на безпеку польотів, розробляють, приймають та виконують корпоративні авіаційні правила попередження авіаційних подій і забезпечення безпеки польотів у частині, яка належить до їх виробничої діяльності і взаємодії з іншими суб'єктами АТС. Корпоративні авіаційні правила мають узгоджуватися з Державіаслужбою щодо їх відповідності національним та міжнародним стандартам.

Принциповим є ще одне питання. Оскільки відносини на авіаційному транспорті виникають у зв'язку з використанням джерел підвищеної небезпеки, до яких відносяться різні технічні пристрої, споруди, механізми, правова основа названих відносин включає також технічні правила. Технічні норми формуються фахівцями-представниками природних і технічних наук у висновках і рекомендаціях, які використовуються для ухвалення нормативних актів, що регулюють технологічні процеси. У зв'язку з цим державні органи управління авіаційним транспортом зобов'язані видавати акти, що містять технічні нормативи, визначають результат, який має бути досягнутий у процесі певної діяльності, в цілях впорядкування останньої. Формами таких нор-

мативних актів частіше за все є правила, інструкції, паспорти, стандарти, кондиції, рецептури та інша технічна документація. Порушення подібних норм реально являє загрозу громадській безпеці, тому їх порушення тягне за собою юридичну відповідальність.

У зв'язку з цим технічні норми набувають характеру техніко-юридичних норм. Подібні твердження прийняті в юридичній літературі і цілком поділяються нами. Відсутність санкцій, на наше переконання, не позбавляє такий вид норм якості правових, свій регулюючий вплив вони здійснюють у сукупності з іншими юридичними нормами. Крім того, не всі правові норми мають всі три складові елементи (гіпотеза, диспозиція, санкція). На думку А.Ф. Черданцева, технічні правила, чинні на транспорті, мають усі ознаки юридичних норм, оскільки виходять від держави і виражають її волю; їх дотримання забезпечується можливістю державного примусу; об'єктивуються в нормативних актах; регулюють суспільні відносини [5, с. 9].

У сфері функціонування авіаційного транспорту діє безліч нормативних актів, що визначають технічні вимоги. А це, своєю чергою, викликає труднощі в роботі з ними. Найважливіші технічні правила, що мають певне значення для забезпечення безпеки польотів на авіаційному транспорті, на наш погляд, необхідно піддати офіційній систематизації. Наприклад, інкорпорація технічних норм, яка передбачає розташування всього чинного нормативного матеріалу за суворо визначеним планом з виділенням в особливі розділи всіх норм, що відносяться до одного і того ж питання, дала б повну картину технічних правил, чинних на авіаційному транспорті. Систематизація норм забезпечить дійсну доступність для зацікавлених осіб і полегшить їх практичне застосування, не змінюючи при цьому зміст законодавства.

Доцільно так само деякі техніко-юридичні норми включати в нормативні акти, які спрямовані на забезпечення безпеки правовідносин у сфері функціонування авіаційного транспорту. Це потрібне в тих випадках, коли технічні правила не менш важливі, ніж загальні принципи.

Натепер досліджувана сфера перебуває далеко не в оптимальному стані, що пов'язано із поширенням відомчої нормотворчості різних питань функціонування авіаційного транспорту, низькою якістю та юридичною технікою прийнятих нормативних актів. Подібну думку поділяють багато вчених [6; 7]. Зокрема, Г.Г. Забарний та А.В. Філіппов наголошують, що положення підзаконних актів часто не відповідають нормам чинного ПК, що не останньою мірою спричинене застарілістю його правових норм, а останні, своєю чергою, нерідко суперечать положенням міжнародних договорів та стандартів ІКАО. При цьому вчені зазначають, що зміни в законодавство вносяться нерівномірно: підзаконні акти «приспосовуються» до нових умов швидше і легше, ніж закони, а це призводить до юридичного нонсенсу: спочатку вносять зміни до підзаконного акта, а потім до закону [8, с. 48].

Відсутність системного підходу до розробки нормативно-правового поля у сфері цивільної авіації (системи Авіаційних правил), що базуватиметься на єдиній концепції та принципах регулювання, породжує, як Н.С. Кулик слушно зазначає, проблеми «непрозорості» цього поля [9, с. 60].

Нині в Україні відсутній узагальнений та системний законодавчий акт, який закріплював би основоположні засади державного регулювання авіації в Україні загалом та системи державного управління повітряним транспортом зокрема. І в цьому аспекті слід згадати відповідний досвід Російської Федерації, де ще у 1998 році було прийнято Закон «Про державне регулювання розвитку авіації», в якому на законодавчому рівні було визначено поняття, цілі та принципи державного регулювання цивільною авіацією, особливості економічних відносин у сфері розвитку авіації, а також шляхи забезпечення виконання цього закону. Проте за відсутності зазначеного закону основоположним актом у сфері державного регулювання в сфері повітряного транспорту є Повітряний кодекс України, в якому у досить стислому вигляді закладено систему відповідного державного управління [10, с. 117]. Хоча й нова редакція Повітряного кодексу України, на нашу думку, не вирішує всіх проблем. Передусім недоцільним виглядає великий за обсягом перелік визначень термінів, який налічує понад 100 позицій (стаття 1 Кодексу). З-поміж усіх термінів досить дивним виглядає визначення терміна «дозвіл», яке скоріше можна назвати вказівкою незрозумілого характеру про «документ, що не є документом дозвільного характеру». Незрозуміло, яким чином «дозвіл» може не мати «дозвільного» характеру, адже це суперечить, зокрема, статті 29, у якій йдеться про дозвільний характер використання повітряного простору.

Слід також зупинитись на частині 4 статті 4, де вказано, що авіація поділяється на цивільну та державну. На наш погляд, використання такої термінології для поділу не є вдалим, оскільки ці терміни характеризують різні властивості: цивільна – призначення повітряних суден, державна – форму їх власності.

Викликають заперечення й статті 5 та 6 Кодексу, оскільки вони не дають чіткого розуміння повноважень і функцій уповноваженого органу з питань цивільної авіації. У статті 5 йдеться про державне регулювання діяльності цивільної авіації уповноваженим органом. Водночас у статті 6 окремо перераховуються повноваження керівника уповноваженого органу з питань цивільної авіації. При цьому повноважень у керівника навіть більше, ніж в уповноваженого органу, хоча стосуються вони фактично одних і тих же функцій, і навіть торкаються функцій інших посадових осіб, підлеглих керівникові уповноваженого органу.

У статті 39 зазначається, що цивільне повітряне судно може бути зареєстроване лише в одному реєстрі. Однак взагалі не визначено, яким чином вирішуються спори у разі, якщо повітряне судно зареєстровано у реєстрах двох країн.

На нашу думку, кодекс доцільно також доповнити положеннями про бортову документацію повітряного судна, повітряні траси, особливості певних видів польотів (над населеними пунктами, демонстраційних польотів, польотів на надзвуковій швидкості тощо), про збереження персональних даних пасажирів повітряних суден тощо.

Отже, прийняття нової редакції Повітряного кодексу України стало суттєвою віхою на шляху до побудови ефективного механізму забезпечення безпеки цивільної авіації. Разом з тим ситуація, що склалася нині у правовому регулюванні питань функціонування авіаційного транспорту, напевно чи може бути визнана оптимальною.

На порядок денний з усією актуальністю постає питання щодо створення якісно нового правового забезпечення функціонування авіаційного транспорту. Тобто необхідна така система нормативних документів, яка дасть змогу забезпечити включення в предметну сферу:

- об'єктів правового регулювання діяльності цивільної авіації;
- правового механізму реалізації їх діяльності (підзаконні акти, нормативно-технічні документи, документи міжнародних організацій цивільної авіації);
- різних рівнів правового регулювання цивільної авіації (державного, локального, міждержавного і міжнародного);
- взаємозв'язку і взаємозалежності між сферами загального і спеціального регулювання;
- безумовного підпорядкування правового регулювання законодавчій, виконавчій і судовій владі.

При цьому система нормативних документів має бути орієнтована не тільки на орган державного регулювання, але й на виробників і споживачів послуг цивільної авіації.

Висновок. Підсумовуючи викладене, зазначимо, що запропонований шлях удосконалення правових основ функціонування авіаційного транспорту необхідно розглядати лише як крок до побудови ефективної системи повітряного законодавства. У подальшому логічним є створення уніфікованих міжнародних авіаційних правил, обов'язкових до застосування у правовій системі будь-якої країни.

Крім цього, подальше вдосконалення нормативного складника розвитку авіаційно-транспортної системи України вбачається також у:

- забезпеченні адаптації українського авіаційного законодавства до міжнародних вимог та правил ЄС, насамперед у частині доступу до ринку перевезень, ліцензування перевізників, прав пасажирів та осіб з обмеженими можливостями тощо;
- розробленні перспективного плану лібералізації ринку пасажирських авіаперевезень;
- впровадженні європейських стандартів та вимог у сфері безпеки польотів, зокрема Спільних авіаційних вимог (JAR) та вимог Європейської організації з безпеки аеронавігації, зокрема Багатосторонньої угоди про сплату маршрутних зборів;
- створенні правових основ використання можливостей фінансового авіалізингу;
- перегляді методики тарифоутворення на аеропортові послуги;
- прийнятті нових правил повітряних перевезень;
- запровадженні регулювання діяльності дистрибутивних систем;
- розвитку напряму безпілотних літальних апаратів (БЛА) та правового врегулювання питання їх використання в повітряному просторі України тощо;
- законодавчому врегулюванні питання державних авіаційних зборів та спрощення порядку надання в оренду приміщень аеропортів для здійснення неавіаційної діяльності тощо.

Вищезазначені обставини дають змогу дійти однозначного висновку про те, що необхідна нормативна база, яка безпосередньо регулюватиме питання функціонування авіаційного транспорту на засадах безпечного, якісного й ефективного перевезення пасажирів та вантажів. Значення авіаційного транспорту для всієї транспортної системи України та національної еконо-

міки вказує на доцільність визначення його правових засад якісного, комфортного та безпечного функціонування в спеціальному нормативно-правовому акті. Зазначимо, що цей захід зумовлюється не тільки прогалинами чинного законодавства, але насамперед необхідністю належного врегулювання правом відповідних відносин.

Список використаних джерел:

1. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 року № 3393–VI. URL: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/ed_2011_05_19/T113393.html
2. Скакун О.Ф. Теория государства и права (энциклопедический курс): Учебник. Перевод с украинского. Харьков: Эспада, 2007. 840 с.
3. Самсонов В.Н. Административное законодательство: понятие, содержание, реформа. Х., 1991. 120 с.
4. Про затвердження Положення про систему управління безпекою польотів на авіаційному транспорті: Наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 25 листопада 2005 року № 895. Офіційний вісник України. 2005. № 51. Ст. 3230.
5. Черданцев А.Ф. Техничко-юридические нормы в советском праве: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Свердловск, 1963. 19 с.
6. Шкода Т.Н. Сучасний стан розвитку авіаційного транспорту України. Проблеми транспорту: збірник наукових праць. Випуск 3. Київ: НТУ. 2006. С. 132–136.
7. Развадовський В.Й. Адміністративно-правове регулювання правовідносин у транспортній сфері України: монографія. Х.: Вид-во Нац. ун-ту внутр. справ, 2004. 284 с.
8. Забарний Г.Г., Філіппов А.В. Правове забезпечення безпеки цивільної авіації в Україні: актуальні питання. Бюлетень Міністерства юстиції України. 2006. № 9 (59). С. 45–55.
9. Энциклопедия безопасности авиации / Н.С. Кулик, В.П. Харченко, М.Г. Луцкий и др.; под ред. Н.С. Кулика. К.: Техніка, 2008. 1000 с.
10. Демченко Д.О. Державна політика в сфері повітряного транспорту в Україні: особливості та основні напрями розвитку. Економіка та держава. 2012. № 9. С. 115–118.

УДК 342.98

БАЛАБАН І.В.

**ПЕРВИННА ПІДГОТОВКА В СИСТЕМІ ПРОФЕСІЙНОГО НАВЧАННЯ
ПОЛІЦЕЙСЬКИХ: АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВИЙ АСПЕКТ**

У статті проаналізовано сучасний стан нормативно-правового та організаційного забезпечення первинної професійної підготовки поліцейських. Констатовано, що зміст первинної професійної підготовки пов'язаний із процесом формування у працівників поліції спеціальних знань, умінь та навичок, необхідних для виконання службових обов'язків за конкретною посадою. Система первинної професійної підготовки працівників Національної поліції являє собою суспільно зумовлене явище соціально-правового характеру та виступає специфічним інструментом реалізації державної кадрової політики щодо забезпечення органів та підрозділів НПУ висококваліфікованими і компетентними кадрами. Доведено, що інститут наставництва виступає надійним та ефективним засобом професійного становлення новопризначених фахівців. Його впровадження в систему професійної підготовки Національної поліції України є вельми актуальним. Розроблено проект наказу МВС України «Про організацію наставництва в органах Національної поліції».

Ключові слова: *нормативно-правове забезпечення професійного навчання, Національна поліція України, державна кадрова політика, інститут наставництва, первинна професійна підготовка поліцейських, відомча освіта МВС України.*

© БАЛАБАН І.В. – майор поліції, заступник начальника – начальник сектору кримінальної поліції (Жовтоводський відділ поліції Головного управління Національної поліції в Дніпропетровській області)