



ДЕРЖАВНА РЕГУЛЯТОРНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

вул. Арсенальна, 9/11 м. Київ 01011, тел. (044) 254-56-73, факс (044) 254-43-93

E-mail: inform@dkrp.gov.ua, Web: <http://www.drs.gov.ua>, код ЄДРПОУ 39582357

від _____ № _____

на № _____ від _____

РІШЕННЯ

про відмову в погодженні проекту регуляторного акта

Державна регуляторна служба України відповідно до Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» розглянула проект наказу Державної авіаційної служби України, Міністерства оборони України «Про затвердження Авіаційних правил України «Правила надання дозволів на виконання польотів повітряних суден у повітряному просторі України» (далі – проект наказу), а також документи, що додаються до нього, подані листом Державної авіаційної служби України від 02.07.2019 № 1.19-4411-19.

За результатами проведеного аналізу проекту наказу та відповідного аналізу регуляторного впливу на відповідність вимогам статей 4, 5, 8 і 9 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» (далі – Закон)

встановлено:

проектом наказу пропонується затвердити Авіаційні правила України «Правила надання дозволів на виконання польотів повітряних суден у повітряному просторі України».

Однак проект наказу не може бути погоджений у запропонованій редакції з огляду на таке.

На адресу Державної регуляторної служби України надійшли листи від Федерації авіаційного спорту України № 3/6-1 від 06.03.2019 та Всеукраїнської громадської організації «АОПА України» №12 від 17.07.2019, в яких надані зауваження та пропозиції до проекту наказу.

Повідомляємо, що відповідно до статті 9 Закону, усі зауваження та пропозиції щодо проекту регуляторного акта та відповідного аналізу регуляторного впливу, одержані протягом встановленого строку, підлягають обов'язковому розгляду розробником цього проекту. За результатами цього розгляду розробник проекту регуляторного акта повністю або частково враховує одержані зауваження та пропозиції або мотивовано їх відхиляє.

Водночас, зазначаємо, що один із ключових принципів державної регуляторної політики, визначених статтею 4 Закону – принцип прозорості та



РІШЕННЯ № 339 від 26.07.2019

Кривун Михайло Вікторович



врахування громадської думки, передбачає відкритість для фізичних та юридичних осіб, їх об'єднань дій регуляторних органів на всіх етапах їх регуляторної діяльності, обов'язковий розгляд регуляторними органами ініціатив, зауважень та пропозицій, наданих у встановленому законом порядку фізичними та юридичними особами, їх об'єднаннями, обов'язковість і своєчасність доведення прийнятих регуляторних актів до відома фізичних та юридичних осіб, їх об'єднань, інформування громадськості про здійснення регуляторної діяльності.

Таким чином, з метою дотримання зазначених вимог Закону, пропонуємо здійснити об'єктивний розгляд вищевказаних листів, та поінформувати відповідні зацікавлені об'єднання громадян та суб'єктів господарювання, а також Державну регуляторну службу України, про його результати.

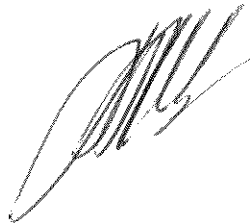
Враховуючи вищевикладене, за результатами розгляду положень проекту наказу та аналізу його регуляторного впливу, встановлено, що даний проект наказу розроблено без дотримання одного із ключових принципів державної регуляторної політики – прозорості та врахування громадської думки, визначених статтею 4 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», а також вимог статті 8 цього Закону в частині підготовки АРВ з урахуванням вимог Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 11.03.2004 № 308 (зі змінами).

Ураховуючи вищенаведене, керуючись частиною четвертою статті 21 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», Державна регуляторна служба України

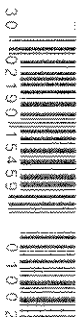
вирішила:

відмовити в погодженні проекту наказу Державної авіаційної служби України, Міністерства оборони України «Про затвердження Авіаційних правил України «Правила надання дозволів на виконання польотів повітряних суден у повітряному просторі України».

**В. о. Голови Державної
регуляторної служби України**



В. ЗАГОРОДНІЙ





ФЕДЕРАЦІЯ АВІАЦІЙНОГО СПОРТУ УКРАЇНИ
FEDERATION of AERONAUTICAL SPORTS of UKRAINE

вул. Польова, 24, м. Київ, 03056, Україна
тел.: +380 (44) 496-77-21
факс.: +380 (44) 496-77-31

Polyova Str., 24, Kiev, 03056, UKRAINE
tel.: +380 (44) 496-77-21
fax.: +380 (44) 496-77-31
E-mail: wrusnak@ukr.net

" 06 " 03 2019 р.

№ 3/6-1

**Голові Державної
регуляторної служби України
Ляпіній К.М.**

Шановна Ксенія Михайлівна!

У зв'язку із здійсненням Державною авіаційною службою України процедури погодження та державної реєстрації проекту Авіаційних правил України «Правила надання дозволів на виконання польотів повітряних суден у повітряному просторі України», який, на нашу думку, містить невідповідні чинному законодавству та дискримінаційні положення щодо експлуатації окремих категорій повітряних суден авіації загального призначення (літаків та вертольотів), надаємо обґрунтування цих невідповідностей, зауваження та пропозиції щодо цього проекту та просимо врахувати ці зауваження при погодженні вищезазначеного проекту.

1. В розділі VIII «Порядок надання українським експлуатантам дозволів на виконання нерегулярних польотів у межах України» проекту Авіаційних правил України «Правила надання дозволів на виконання польотів повітряних суден у повітряному просторі України» (далі – проекту Правил) визначені всі умови та порядок надання українським експлуатантам (як комерційним, так і експлуатантам авіації загального призначення) дозволів на виконання нерегулярних польотів у межах України.

Так, в п. 6 цього розділу визначені умови та порядок надання постійно-діючих дозволів на виконання некомерційних польотів ПС авіації загального призначення.

В п. 2. цього розділу визначено, що отримання дозволів на виконання польотів цивільних ПС (в т.ч. і ПС авіації загального призначення) поза межами контрольованого повітряного простору та зон з особливим режимом використання повітряного простору не потрібно (що повторює та впливає з Положення про використання повітряного простору України).



Таким чином положення розділу VIII проекту Правил визначають повний та достатній порядок надання дозволів українським експлуатантам (як комерційної авіації так і експлуатантам авіації загального призначення) на виконання регулярних польотів у межах України. Цей порядок повністю відповідає існуючим положенням Повітряного кодексу України, Положенню про порядок використання повітряного простору України та чинних нормативних документів ЦА України, і не пов'язаний з обмеженнями за типом, категорією та масою повітряного судна, не вводить додаткових до існуючих обмежень щодо їх експлуатації на аеродромах чи злітно-посадкових майданчиках, які використовуються при експлуатації цих ПС і для експлуатантів комерційної авіації та авіації загального призначення.

2. Одночасно, всупереч положенням розділу VIII проект Правил містить розділ IX «Польоти ПС авіації загального призначення злітною вагою до 5700 кг та вертольотів злітною вагою до 3180 кг».

Цей розділ має окремі положення щодо іноземних експлуатантів та міжнародних польотів, але вони не стосуються надання дозволів українським експлуатантам для виконання нерегулярних польотів у межах України.

В усьому іншому окрім незрозумілого визначення окремого порядку надання дозволів для категорій ПС авіації загального призначення (літаки злітною вагою до 5700 кг та вертольоти злітною вагою до 3180 кг) по всіх інших положеннях розділ IX повторює розділ VIII.

Наведені в цьому розділі категоризація повітряних суден і обмеження щодо надання дозволів для них не мають аналогів в жодному стандарті, рекомендації або документі Міжнародної організації цивільної авіації ІКАО, Повітряному Кодексі України, Положенні про використання повітряного простору України, інших нормативних актах цивільної авіації України.

В наступній порівняльній таблиці вказані відмінності положень розділів VIII та IX, та обґрунтування невідповідності застосування положень та обмежень розділу IX в розрізі як даного проекту Правил в цілому, так і їх невідповідності застосування виключно до окремих категорій ПС авіації загального призначення:

розділ IX	розділ VIII
п.1 (нове – вимоги до іноземних експлуатантів та міжнародних польотів, але вони не стосуються надання дозволів українським експлуатантам для виконання нерегулярних польотів у межах України)	п.6 (не містить вимог до іноземних експлуатантів та міжнародних польотів, тому що вони не стосуються надання дозволів українським експлуатантам для виконання нерегулярних польотів у межах України)
п.2 (вимоги до іноземних експлуатантів)	не містить вимог до іноземних експлуатантів, тому що вони не стосуються надання дозволів

	українським експлуатантам для виконання нерегулярних польотів у межах України
п.3 (вимоги до міжнародних польотів)	не містить таких вимог, тому що вони не стосуються надання дозволів українським експлуатантам для виконання нерегулярних польотів у межах України
п.4 (нове – обмеження щодо польотів літаків авіації загального призначення виключно з сертифікованих аеродромів)	не містить таких вимог, тому що не існує підстав для таких обмежень, не стосується тематики цих правил, протирічить існуючим положенням
п.5. (нове – обмеження щодо польотів вертольотів авіації загального призначення виключно з сертифікованих аеродромів, вертодромів та окремих земельних ділянок (споруд) за погодженням з власником (орендарем) земельної ділянки).	Повітряного кодексу України, Положення про порядок використання повітряного простору України та чинних нормативних документів ЦА України
п.6. (встановлює відповідальність власника ПС авіації загального призначення за забезпечення авіаційної безпеки)	не містить вимог, тому що не стосується надання дозволів українським експлуатантам для виконання нерегулярних польотів у межах України та тематики цих Правил
7. (нове – вимоги щодо засобів вторинної радіолокації)	не містить вимог, тому що не стосується тематики цих Правил. Це положення невірно застосовано тільки для окремих ПС авіації загального призначення в принципі – такі вимоги стосуються будь яких повітряних суден і встановлені іншими нормативними актами ЦА
п. 8. (нове – перетин державного кордону. Цей порядок визначений Положенням про використання повітряного простору України)	п.2 (не містить вимог щодо перетину державного кордону, тому що це стосується надання дозволів українським експлуатантам для виконання нерегулярних польотів у межах України)
9. (нове – вимоги щодо заявки для польотів у межах зони з особливим режимом використання повітряного простору)	не містить вимог, тому що не стосується тематики цих Правил і невірно застосування тільки для окремих ПС авіації загального призначення в принципі – такі вимоги стосуються будь яких ПС. Ці вимоги встановлені Положенням про

3. Крім цього, положення розділу IX проекту Правил, які стосуються обмежень щодо умов льотної експлуатації окремих категорій ПС авіації загального призначення, мають наступні незрозумілі і дискримінаційні положення, які суперечать положенням Повітряного кодексу України та нормативних актів ЦА України, а саме:

Положення п.4 та п.5:

4. Польоти літаків авіації загального призначення, за виключенням літаків-буксирувальників планерів, дозволяється виконувати лише на сертифіковані аеродроми.

5. Польоти вертольотів авіації загального призначення дозволяється виконувати на сертифіковані аеродроми, вертодроми, або на окремі земельні ділянки (споруди) за погодженням з власником (орендарем) земельної ділянки.

- протирічать положенням «Правил допуску до експлуатації злітно-посадкових майданчиків для польотів легких повітряних суден», що затверджені наказом Державіаслужби № 205 від 01.12.2004, що зареєстрований в Міністерстві юстиції України 24.12.2004 за № 1644/10243;

- встановлюють обмеження щодо можливості експлуатації таких літаків виключно із сертифікованих аеродромів, яких не встановлено ні Повітряним кодексом України, ні Положенням про використання повітряного простору України;

- не повністю визначають сферу застосування таких обмежень щодо літаків (відсутність норми щодо літаків-гідропланів та літаків-амфібій);

- мають норму щодо «Польоти вертольотів авіації загального призначення дозволяється виконувати на ... на окремі земельні ділянки (споруди) за погодженням з власником (орендарем) земельної ділянки, при цьому не встановлюють жодних вимог щодо відповідності характеристик цих «окремих земельних ділянок (споруд)» нормативним актам ЦА або експлуатаційним характеристикам ПС, також не визначають процедуру та форму такого погодження. Така норма більш ніде не зустрічається і суперечить існуючим процедурам чинних нормативних актів цивільної авіації України щодо порядку допуску до експлуатації злітно-посадкових майданчиків (наказ Державіаслужби № 205 від 01.12.2004, що зареєстрований в Міністерстві юстиції України 24.12.2004 за № 1644/10243).

4. Окремо слід зазначити, що положення розділу IX проекту в частині положень п.4 та п.5 призведуть до непередбачених наслідків щодо експлуатації великої кількості ПС авіації загального призначення:

- введення цієї норми водночас, безпідставно і безальтернативно призведе до неможливості подальшого існування більшості діючих злітно-посадкових майданчиків приватного сектору авіації загального призначення (таких – кілька десятків <https://avia.gov.ua/placemarks/>), що негативно вплине на стан безпеки польотів, призведе до матеріальних втрат громадських організацій та приватних

власників таких майданчиків, підвищення суспільного напруження, стан захисту прав і свобод громадян України;

- введення цієї норми неодмінно призведе до виникнення протиріч положень нормативних актів ЦА в частині експлуатації літаків та вертольотів авіації загального призначення, що, в свою чергу призведе до збільшення нелегальних експлуатантів, незареєстрованих повітряних суден та їх польотів і негайно позначиться на стані безпеки польотів.

5. Звертаємо увагу на те, що доданий до проекту Правил Аналіз регуляторного впливу проекту наказу Державіаслужби, Міноборони «Про затвердження Авіаційних правил України «Правила надання дозволів на виконання польотів повітряних суден у повітряному просторі України» містить невідповідності:

- в п.1 Аналізу визначено, що даний проект не справляє вплив на інтереси громадян України, що не відповідає дійсності;

- в п. 2.2 розділу 2 Аналізу визначено, що на сферу інтересів громадян вплив відсутній, що не відповідає дійсності;

- в п. 2.4, п. 3, п.4 та п.5 кількість суб'єктів господарювання категорії малого бізнесу та мікро, на яку впливає проект, незрозуміло невелика, а підрахунок витрат взагалі не враховує величезні витрати, які необхідно буде понести експлуатантам існуючих некомерційних злітно-посадкових майданчиків, на яких експлуатуються літаки та вертольоти авіації загального призначення (тобто об'єднанням громадян, громадським організаціям, невеликим підприємствам, фізичним особам-підприємцям та приватним особам) для сертифікації їх майданчиків в якості цивільних аеродромів, або витрати цих суб'єктів для перебазування на сертифіковані аеродроми та експлуатацію повітряних суден з цих аеродромів та відповідно оплату всіх їх послуг, якщо це взагалі реально.

6. Також підкреслюємо, що вищенаведені дискримінаційні положення п.4 та п.5 розділу IX з'явилися в проекті правил вже після обговорення.

7. На підставі вищенаведеного вважаємо необхідним:

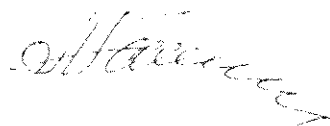
- виключення розділу IX в цій редакції з проекту Правил (норми повторюються в інших розділах або повторюють положення інших нормативних актів), або

- перегляду його назви та змісту для визначення в проекті Правил особливостей дозвільної системи для іноземних експлуатантів ПС авіації загального призначення та перетину державного кордону, або

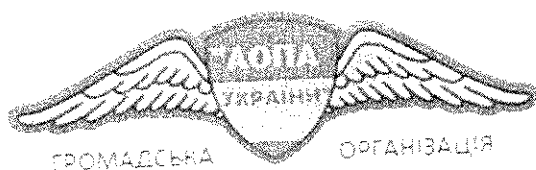
- Виключити п.4 та п.5 з розділу IX.

З повагою,

Президент ФАС України



А.В. Галуненко



**ВСЕУКРАЇНСЬКА ГРОМАДСЬКА
ОРГАНІЗАЦІЯ "АОПА УКРАЇНИ"**

03095 м. КИЇВ, вул. ПОЛЬОВА, буд.24,
тел./факс (044) 4967721,
aopa.ukraine@ukr.net

Вих. № 12
від 17 липня 2019 р.

Голові Державної регуляторної
служби України
Ляпіной К.М.

Шановна Кесенія Михайлівна!

Наша організація займається захистом прав та інтересів приватних пілотів і власників повітряних суден.

З липня цього року, на інтернет-порталі Державної регуляторної служби було розміщено Проект авіаційних правил України «Правила надання дозволів на виконання польотів повітряних суден у повітряному просторі України» розроблений Державіаслужбою України.

Зміст Пунктів 4 і 5 Розділу IX Проекту Правил передбачає заборону на посадку і зліт повітряних суден авіації загального призначення поза сертифікованих аеродромів.

Це суттєво обмежує свободу переміщення власників повітряних суден та свободу користування власністю, що протирічить Статтям 33 та 41 Конституції України.

Вимога вищезгаданих пунктів протирічить діючим Правилам допуску до експлуатації злітно-посадкових майданчиків для польотів легких повітряних суден затвердженими Наказом Державіаслужби № 205 від 01.12.2004р.

Процедури виконання посадок або зльотів повітряних суден відносяться до порядку виконання польотів, що регулюється Авіаційними Правилами України «Загальні правила польотів у повітряному просторі України», затвердженими спільним Наказом Державіаслужби і Міністерства Оборони № 66/73 від 06.02.2017р.

Правила надання дозволів на виконання польотів повітряних суден у повітряному просторі України не призначені для регулювання процедур виконання посадок і зльотів, що підтверджується змістом Пункту 1 Розділу I Проекту Правил:

Ці Авіаційні правила встановлюють порядок отримання українськими та іноземними експлуатантами дозволів на виконання

міжнародних, внутрішніх та транзитних польотів повітряних суден (далі - ПС) у повітряному просторі України.

Питання заборони посадок повітряних суден поза сертифікованих аеродромів неодноразово обговорювалося на зустрічах Державіаслужби з авіаційної громадськістю, де було доведено відсутність необхідності в таких обмеженнях. Причини чергової ініціативи Державіаслужби істотно обмежити свободи польотів приватної авіації ні чим не пояснюються, крім загальних фраз про безпеку польотів.

У більшості країн, де розвинена авіація загального призначення, не застосовуються такі жорсткі обмеження для посадок повітряних суден поза сертифікованих аеродромів.

Зокрема, в Польщі, польоти надлегких повітряних суден злітною масою до 472 кг з несертифікованих майданчиків дозволені **Наказом Міністра Транспорту 440 від 26.03.2013**. Польоти повітряних суден більшої маси, з таких майданчиків, так само дозволені законом **Повітряне право від 3.07.2002**, але обмежені 14 злетами/посадками на рік. Тим же законом передбачається реєстрація посадочних майданчиків, на яких дозволені комерційні перевезення повітряними судами місткістю до 10-и пасажирів. При цьому процедура реєстрація посадкового майданчика дуже проста і не вимагає інспекції з боку польської авіаційної адміністрації.

У Норвегії, пілоти всіх повітряних суден мають можливість виконувати польоти з несертифікованих майданчиків. Єдиним обмеженням є кількість польотів виконуваних з одного і того ж майданчика - не більше 12-ти в тиждень.

У Великобританії, власнику землі дозволено використовувати його як льотне поле, без будь-якого узгодження з ким-небудь, не більше 28 днів на рік. Якщо власник землі хоче змінити призначення землі з сільськогосподарського на льотне поле, необхідно отримати згоду від місцевої ради. Після отримання такого дозволу, поле може експлуатуватися як аеродром в некомерційних цілях, без сертифікації з боку авіаційної влади. При цьому, обмеження максимальної злітної ваги повітряних суден, що виконують польоти з такого льотного поля, а так само розміру злітно-посадкової смуги і твердості її покриття, відсутні. Для забезпечення безпеки виконання посадок і злетів на несертифіковані аеродроми, авіаційна адміністрація Великобританії розробила і опублікувала **Рекомендації з безпеки 12 «Польоти з злітно-посадочних смуг»**.

В Австралії, відповідно до **Керівництва Стандартів Частина 139 «Аеродроми»**, дозволені комерційні перевезення пасажирів (до 30 осіб на борту повітряного судна) і вантажів з несертифікованих аеродромів.

В США посадки і злети повітряних суден поза сертифікованих аеродромів не заборонені, за умови відсутності заперечення таких дій з боку власника землі. Сертифікація аеродромів в США, відповідно до федеральних правил **Частина 139 Сертифікація аеродромів**, потрібно тільки в разі виконання комерційних регулярних польотів повітряних суден

пасажиромісткістю вище 9-и чоловік і чартерних польотів повітряних суден пасажиромісткістю понад 30-и осіб на борту.

Наша організація зверталася до Державіаслужби і Мініфраструктури з пропозиціями до Проекту вищезгаданих Правил, однак вони були проігноровані.

Пропозиції нашої організації, а також їх аргументація, викладені в листах, що додаються.

Пропонується звернутися до Державіаслужби з пропозицією виключити Пункти 4 і 5 Розділу IX з тексту **Проекту Правил** та змінити назву Розділу IX з «Польоти повітряних суден авіації загального призначення злітною вагою до 5700 кг та вертольотів злітною вагою до 3180 кг» на «Порядок надання дозволів на виконання польотів експлуатантам повітряних суден авіації загального призначення злітною вагою до 5700 кг та вертольотів злітною вагою до 3180 кг»

Додатки:

1. Копія листа до Державіаслужби, вих. № 005 від 15 червня 2018 р. з додатком.
2. Копія листа до Мініфраструктури, вих. № 02 від 14 лютого 2019 р.

З повагою,

Президент АОПА України

Тел. 067 501 96 76



Ю.В. Яковлев



**ВСЕУКРАЇНСЬКА ГРОМАДСЬКА
ОРГАНІЗАЦІЯ "АОПА УКРАЇНИ"**

04158 м. КИЇВ, вул. ПОЛЬОВА, буд.24,
тел./факс (044) 4967721,
aopa.ukraine@ukr.net

Вих. № 005
від 15 червня 2018 р.

Голові Державної авіаційної
служби України
Більчуку О.В.

Шановний Олександрє Васильовичу!

22 травня цього року, на інтернет-порталі Державіаслужби було розміщено Проект Правил надання дозволів на виконання польотів повітряних суден у повітряному просторі України.

Зміст пунктів 9.4 і 9.5 Проекту Правил передбачає заборону на посадку і зліт повітряних суден авіації загального призначення поза сертифікованих аеродромів і злітно-посадкових майданчиків. Це суттєво обмежує свободу переміщення власників повітряних суден та свободу користування власністю, що протирічить Статтям 31 та 41 Конституції України.

Пропшу Вас розглянути пропозиції нашої Організації, що додаються.

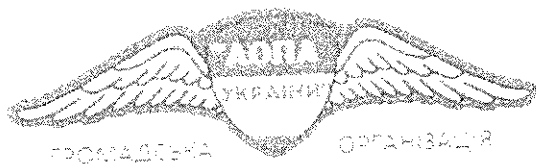
З повагою,
Президент АОПА України

Ю.В. Яковлєв

Тел. 067 501 96 76

Пропозиції Громадської Організації «АОПА України»
до проекту Правил надання дозволів на виконання польотів повітряних суден у повітряному просторі України

№	Зміст Проекту	Зміст змін до Проекту
1	IX «Польоти повітряних суден авіації загального призначення злітною вагою до 5700 кг та вертольотів злітною вагою до 3180 кг»	IX «Порядок надання дозволів на виконання польотів експлуатантам повітряних суден авіації загального призначення злітною вагою до 5700 кг та вертольотів злітною вагою до 3180 кг»
2	9.4. Польоти літаків авіації загального призначення виконуються на сертифіковані аеродроми та ЗПМ, які мають відповідне посвідчення. 9.5. Польоти вертольотів авіації загального призначення виконуються на сертифіковані аеродроми, вертодроми та ЗПМ, які мають відповідне посвідчення, або на окремі земельні ділянки (споруди) за погодженням з власником (орендарем) земельної ділянки.	Вилучається



**ВСЕУКРАЇНСЬКА ГРОМАДСЬКА
ОРГАНІЗАЦІЯ "АСПА УКРАЇНИ"**

04114 м. КИЇВ, вул. ПОЛЬОВА, буд. 24,
тел./факс (044) 4967721,
aspa.ukraine@ukr.net

Вих. № 02

від 14 лютого 2019 р.

Міністру інфраструктури України
Омеляну В.В.

Копія Голові Державної авіаційної
служби України
Більчуку О.В.

Шановний Володимире Володимировичу!

24 січня цього року, на інтернет-порталі Державіаслужби було розміщено Проект Правил надання дозволів на виконання польотів повітряних суден у повітряному просторі України.

Зміст Пунктів 9.4 і 9.5 Проекту Правил передбачає заборону на посадку і зліт повітряних суден авіації загального призначення поза сертифікованих аеродромів і злітно-посадкових майданчиків (ЗПМ) з відповідним посвідченням.

Це суттєво обмежує свободу переміщення власників повітряних суден та свободу користування власністю, що протирічить Статтям 33 та 41 Конституції України.

Вимога вищезгаданих пунктів польотів на ЗПМ з відповідним посвідченням, протирічить діючим Правилам допуску до експлуатації злітно-посадкових майданчиків для польотів легких повітряних суден затвердженими Наказом Державіаслужби № 205 від 01.12.2004р., які допускають експлуатацію тимчасових злітно-посадкових майданчиків без будь-яких "відповідних посвідчень".

Процедури виконання посадок або зльотів повітряних суден відносяться до порядку виконання польотів, що регулюється Авіаційними Правилами України «Загальні правила польотів у повітряному просторі України», затвердженими спільним Наказом Державіаслужби і Мініборони № 66/73 від 06.02.2017р.

Правила надання дозволів на виконання польотів повітряних суден у повітряному просторі України не призначені для регулювання процедур виконання посадок і зльотів, що підтверджується змістом Пункту 1.2 Проекту Правил:

Ці Авіаційні правила встановлюють порядок отримання українськими та іноземними експлуатантами дозволів на виконання міжнародних, внутрішніх та транзитних польотів повітряних суден у повітряному просторі України.

Питання заборони посадок повітряних суден поза сертифікованих аеродромів неодноразово обговорювалося на зустрічах Державіаслужби з авіаційної громадськістю, де було доведено відсутність необхідності в таких обмеженнях. Причини чергової ініціативи Державіаслужби істотно обмежити свободи польотів приватної авіації ні чим не пояснюються, крім загальних фраз про безпеку польотів.

У більшості країн, де розвинена авіація загального призначення, не застосовуються такі жорсткі обмеження для посадок повітряних суден поза сертифікованих аеродромів.

Зокрема, в Польщі, польоти надлегких повітряних суден злітною масою до 472 кг з несертифікованих майданчиків дозволені **Наказом Міністра Транспорту 440 від 26.03.2013**. Польоти повітряних суден більшої маси, з таких майданчиків, так само дозволені законом **Повітряне право від 3.07.2002**, але обмежені 14 злетами/посадками на рік. Тим же законом передбачається реєстрація посадочних майданчиків, на яких дозволені комерційні перевезення повітряними судами місткістю до 10-и пасажирів. При цьому процедура реєстрації посадкового майданчика дуже проста і не вимагає інспекції з боку польської авіаційної адміністрації.

У Норвегії, пілоти всіх повітряних суден мають можливість виконувати польоти з несертифікованих майданчиків. Єдиним обмеженням є кількість польотів виконуваних з одного і того ж майданчика - не більше 12-ти в тиждень.

У Великобританії, власнику землі дозволено використовувати його як льотне поле, без будь-якого узгодження з ким-небудь, не більше 28 днів на рік. Якщо власник землі хоче змінити призначення землі з сільськогосподарського на льотне поле, необхідно отримати згоду від місцевої ради. Після отримання такого дозволу, поле може експлуатуватися як аеродром в некомерційних цілях, без сертифікації з боку авіаційної влади. При цьому, обмеження максимальної злітної ваги повітряних суден, що виконують польоти з такого льотного поля, а так само розміру злітно-посадкової смуги і твердості її покриття, відсутні. Для забезпечення безпеки виконання посадок і злетів на несертифіковані аеродроми, авіаційна адміністрація Великобританії розробила і опублікувала **Рекомендації з безпеки 12 «Польоти з злітно-посадочних смуг»**.

В Австралії, відповідно до **Керівництва Стандартів Частина 139 «Аеродроми»**, дозволені комерційні перевезення пасажирів (до 30 осіб на борту повітряного судна) і вантажів з несертифікованих аеродромів.

В США посадки і злети повітряних суден поза сертифікованих аеродромів не заборонені, за умови відсутності заперечення таких дій з боку власника землі. Сертифікація аеродромів в США, відповідно до федеральних правил **Частина 139 Сертифікація аеродромів**, потрібно тільки в разі виконання комерційних регулярних польотів повітряних суден пасажиромісткістю вище 9-и чоловік і чартерних польотів повітряних суден пасажиромісткістю понад 30-и осіб на борту.

Пропонується виключити Пункти 9.4 і 9.5 з тексту Проекту Правил та змінити назву Розділу IX з «Польоти повітряних суден авіації загального призначення злітною вагою до 5700 кг та вертольотів злітною вагою до 3180 кг» на «Порядок надання дозволів на виконання польотів експлуатантам повітряних суден авіації загального призначення злітною вагою до 5700 кг та вертольотів злітною вагою до 3180 кг»

Для обговорення проекту Правил, пропонуємо провести нараду з залученням фахівців Державіаслужби та представників авіаційної громадськості.

З повагою,

Президент АОПА України
Тел. 067 501 96 76



Ю.В. Яковлев