



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 «Про затвердження Авіаційних правил України «Правила допуску до експлуатації злітно-посадкових майданчиків» (далі – проект наказу), а також документи, що додаються до нього, подані листом Державної авіаційної служби України від 05.07.2019 № 1.19-4545-19.

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 допуску до експлуатації злітно-посадкових майданчиків».

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

На адресу Державної регуляторної служби України надійшов лист від Всеукраїнської громадської організації «АОПА України» № 11 від 17.07.2019, в якому надані зауваження та пропозиції до проекту наказу.

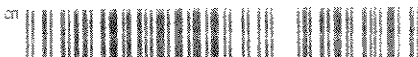
Повідомляємо, що відповідно до статті 9 Закону, усі зауваження та пропозиції щодо проекту регуляторного акта та відповідного аналізу регуляторного впливу, одержані протягом встановленого строку, підлягають обов'язковому розгляду розробником цього проекту. За результатами цього розгляду розробник проекту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



РІШЕННЯ № 345 від 31.07.2019

Кришун Михайло Вікторович



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.

Згідно з вимогами статті 1 Закону документом, який містить обґрунтування необхідності державного регулювання шляхом прийняття регуляторного акта, аналіз впливу, який справлятиме регуляторний акт на ринкове середовище, забезпечення прав та інтересів суб'єктів господарювання, громадян та держави, а також обґрунтування відповідності проекту регуляторного акта принципам державної регуляторної політики – є Аналіз регуляторного впливу (далі – АРВ).

У даному випадку, наданий розробником АРВ до проекту наказу містить формальний опис запропонованого ним регулювання, не є інформативним, та не відповідає вимогам Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 11.03.2004 № 308 (зі змінами, внесеними постановою Кабінету Міністрів України від 16.12.2015 № 1151) (далі – Методика).

Відповідно до пункту 13 Методики результати проведення АРВ, викладаються письмово згідно з додатком І до цієї Методики.

1. Так, у розділі І «Визначення проблеми» АРВ згідно з вимогами Методики розробник повинен чітко визначити проблему, яку пропонується розв'язати шляхом державного регулювання, визначити причини її виникнення, оцінити важливість зазначеної проблеми, зокрема навести дані у цифровому чи кількісному вимірі, що доводять факт існування проблеми і характеризують її масштаб, визначити основні групи, на які вона справляє вплив, а також обґрунтувати, чому проблема не може бути розв'язана за допомогою ринкових механізмів та діючих регуляторних актів.

Разом з тим, в АРВ до проекту наказу розробником вказано на те, що встановлений порядок допуску, технічні та експлуатаційні вимоги щодо ЗПМ не враховують положення чинних документів Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO), Європейського Парламенту та Ради, Європейського агентства з безпеки польотів (EASA), що негативно впливає на забезпечення належного рівня безпеки польотів та безпеки авіації в цілому. Також розробником наведено показник цільового рівня безпеки польотів в Україні відповідно до Галузевої програми безпеки польотів на 2014-2016 роки, затвердженої наказом Міністерства інфраструктури України від 15 січня 2014 року № 18.

Однак, в АРВ до проекту наказу не зазначено у чому полягає причинно-наслідковий зв'язок допуску до експлуатації злітно-посадкових майданчиків

та зміни показників цільового рівня безпеки польотів в Україні, а також безпеки авіації в цілому. Окрім цього, розробником не проаналізовано в якій мірі та яким чином відносини, які пропонується врегулювати шляхом прийняття проекту наказу, впливають на показник цільового рівня безпеки польотів в Україні, а також безпеки авіації в цілому.

Таким чином, розробником не наведено статистичних показників чи аналітичних даних, які б свідчили про існування проблеми пов'язаної безпосередньо із відносинами, що пропонується врегулювати проектом наказу, та потребує нормативно-правового врегулювання.

Зазначене не відповідає вимогам статті 4 Закону, зокрема, принципу доцільності – оскільки розробником не доведена наявність проблеми, що потребує державного втручання, та не обґрунтована необхідність державного регулювання господарських відносин з метою її вирішення.

2. У розділі II «Цілі державного регулювання» АРВ розробник повинен чітко визначити мету державного регулювання, що має бути безпосередньо пов'язана з розв'язанням проблеми.

Натомість у цьому розділі зазначено, що головною метою прийняття проекту наказу є впровадження в Україні процедур допуску до експлуатації ЗПМ та постійного нагляду за постійними ЗПМ, що сприятиме підвищенню рівня безпеки польотів та безпеки авіації в цілому.

Проте, задекларовані розробником цілі державного регулювання є формальними, абстрактними та не вимірюваними. Зокрема, розробником не визначено індикаторів зменшення масштабів проблеми, що характеризувало б досягнення мети регулювання.

Таким чином, розробником порушено принцип адекватності, оскільки належним чином не обґрунтовано наскільки така форма державного регулювання відповідає вирішенню існуючої проблеми.

3. У зв'язку з неналежним опрацюванням попередніх розділів АРВ, у розділі IV «Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей» розробником не доведено вибір оптимального альтернативного способу з урахуванням системи бальної оцінки ступеня досягнення визначених цілей, не проаналізовано причини відмови від застосування того чи іншого способу та аргументи на користь обраного, що є порушенням принципу ефективності – забезпечення досягнення внаслідок дії регуляторного акта максимально можливих позитивних результатів за рахунок мінімально необхідних витрат ресурсів суб'єктів господарювання, громадян та держави.

4. У розділі V АРВ «Механізми та заходи, які забезпечать розв'язання визначеної проблеми» розробником не описано механізм дії запропонованого регулювання з урахуванням основних бізнес-процесів, які потрібно буде забезпечити суб'єктам господарювання для реалізації його вимог. При цьому, розробником не враховано, що механізм реалізації регуляторного акта має бути безпосередньо пов'язаний із цілями та очікуваними результатами регуляторного акта, тобто яким чином будуть діяти

норми проекту наказу та якою прогнозується ситуація після набрання регуляторним актом чинності.

5. У розділі IX АРВ «Визначення заходів, за допомогою яких буде здійснюватися відстеження результативності дії регуляторного акта» розробником не зазначено строків проведення періодичного відстеження результативності регуляторного акта.

Так, згідно зі статтею 10 Закону, періодичні відстеження результативності регуляторного акта здійснюються раз на кожні три роки починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження результативності цього акта.

Порушення розробником вимог Закону та Методики в частині визначення показників результативності та заходів з проведення відстеження результативності регуляторного акта не дозволить в подальшому належним чином провести відстеження його результативності, як передбачено статтею 10 Закону.

Крім того, статтею 7 Закону встановлені вимоги щодо затвердження і оприлюднення регуляторними органами планів діяльності з підготовки ними проектів регуляторних актів на наступний календарний рік до 15 грудня поточного року.

Такий план діяльності повинен містити визначення видів і назв проектів, цілей їх прийняття, строків підготовки проектів, найменування органів та підрозділів, відповідальних за розроблення проектів регуляторних актів.

При цьому, згідно з частиною четвертою статті 7 Закону, якщо регуляторний орган готує або розглядає проект регуляторного акта, який не внесений до затвердженого цим регуляторним органом плану діяльності з підготовки проектів регуляторних актів, цей орган повинен внести відповідні зміни до плану не пізніше десяти робочих днів з дня початку підготовки цього проекту або з дня внесення проекту на розгляд до цього регуляторного органу, але не пізніше дня оприлюднення цього проекту.

Такі зміни до плану діяльності, також, підлягають обов'язковому оприлюдненню не пізніш як у десятиденний строк після їх затвердження.

Однак, під час попереднього розгляду з'ясовано, що проект наказу не внесений до Плану діяльності з підготовки проектів регуляторних актів у Державній авіаційній службі України на 2019 рік у порядку, передбаченому статтею 7 Закону. Зазначене порушує один з ключових принципів державної регуляторної політики - принцип прозорості та врахування громадської думки.

Враховуючи вищевикладене, за результатами розгляду положень проекту наказу та аналізу його регуляторного впливу, встановлено, що даний проект наказу розроблено без дотримання ключових принципів державної регуляторної політики – доцільності, адекватності, ефективності, збалансованості, 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

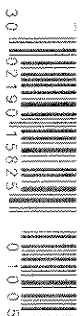
вирішила:

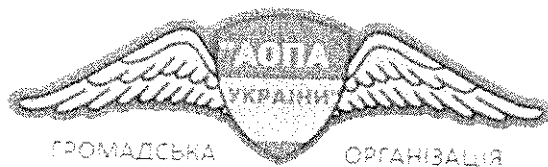
відмовити в погодженні проекту наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Авіаційних правил України «Правила допуску до експлуатації злітно-посадкових майданчиків».

Голова Державної
регуляторної служби України



К. ЛЯПІНА





**ВСЕУКРАЇНСЬКА ГРОМАДСЬКА
ОРГАНІЗАЦІЯ "АОПА УКРАЇНИ"**

02035 м. КИЇВ, вул. ПОЛЬОВА, буд.24,
тел./факс (044) 4967721,
aopa.ukraine@ukr.net

Вих. № 11
від 17 липня 2019 р.

Голові Державної регуляторної
служби України
Ляніной К.М.

Шановна Кесенія Михайлівна!

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

5 липня цього року, на інтернет-порталі Державної регуляторної служби було розміщено Проект авіаційних правил України «Правила допуску до експлуатації злітно-посадкових майданчиків» розроблений Державіаслужбою України.

Наша організація неодноразово зверталась до Державіаслужби з пропозиціями до Проекту вищезгаданих Правил, однак вони були проігноровані.

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

Пропонуємо звернутись до Державіаслужби з рекомендацією ще раз розглянути наші пропозиції що до Проекту авіаційних правил України «Правила допуску до експлуатації злітно-посадкових майданчиків».

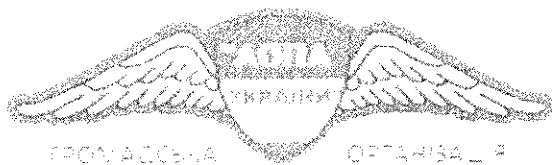
Додатки:

1. Копія листа до Державіаслужби, вих. № 07 від 16 квітня 2019 р. з додатком.
2. Копія листа до Державіаслужбі, вих. № 11 від 11 червня 2019 р з додатком.

З повагою,
Президент АОПА України

Ю.В. Яковлев

Тел. 067 501 96 76



**ВСЕУКРАЇНСЬКА ГРОМАДСЬКА
ОРГАНІЗАЦІЯ "АОПА УКРАЇНИ"**

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

Вих. № 07

від 16 квітня 2019 р.

Голові Державної авіаційної
служби України
Більчуку О.В.

Шановний Олександр Васильовичу!

18 березня 2019 р. на інтернет-порталі Державіаслужби
опублікований Проект Авіаційних Правил України «Правила допуску до
експлуатації злітно-посадкових майданчиків»

Просямо Вас розглянути пропозиції нашої організації щодо
вищевказаного Проекту Правил.

Додаток: Пропозиції до Проекту Правил.

З повагою,

Президент АОПА України

Ю.В. Яковлев

Тел. 067 501 96 76

Пропозиції Громадської Організації «АОПА України» до проекту Авіаційних Правил України
«Правила допуску до експлуатації злітно-посадкових майданчиків»

№	Зміст Проекту	Зміст змін до Проекту
1	I. Загальні положення 7. У цих Авіаційних правилах терміни вживаються в таких значеннях: 6) постійний ЗПМ приватного використання – постійний ЗПМ, окрім спеціалізованих постійних ЗПМ, який експлуатується тільки його власником та тими, кому він дозволив його експлуатувати, та на якому не здійснюється комерційна експлуатація повітряного транспорту та не виконуються авіаційні роботи;	I. Загальні положення 7. У цих Авіаційних правилах терміни вживаються в таких значеннях: 6) постійний ЗПМ приватного використання – постійний ЗПМ, окрім спеціалізованих постійних ЗПМ, який експлуатується його власником та тими, кому він не забороняє його експлуатувати, та на якому не здійснюється комерційна експлуатація повітряного транспорту та не виконуються авіаційні роботи;
2	II. Допуск до експлуатації ЗПМ 1. Загальна процедура 1. Процедура допуску до експлуатації постійних ЗПМ складається з наступних етапів: попередня зустріч з експлуатантом постійного ЗПМ (у разі необхідності); офіційна подача заявки на видачу посвідчення ЗПМ; сплата державного збору; попередня оцінка наданої документації; розгляд наданої документації проведення обстеження спеціалізованого постійного ЗПМ; видача посвідчення ЗПМ; постійний нагляд.	II. Допуск до експлуатації ЗПМ 1. Загальна процедура 1. Процедура допуску до експлуатації постійних ЗПМ складається з наступних етапів: офіційна подача заявки на видачу посвідчення ЗПМ; сплата державного збору; попередня оцінка наданої документації; розгляд наданої документації проведення обстеження постійного ЗПМ (крім постійних ЗПМ приватного використання); видача посвідчення ЗПМ;

3	II. Допуск до експлуатації ЗПМ 1. Загальна процедура 5. Процедура допуску до експлуатації тимчасових ЗПМ складається з: розроблення та затвердження експлуатантом або командиром ПС інструкції з виконання польотів на тимчасовому ЗПМ згідно з додатком 3 до цих Авіаційних правил; затвердження експлуатантом або командиром ПС акту технічного обстеження тимчасового ЗПМ згідно з додатком 4 до цих Авіаційних правил; надання експлуатантом або командиром ПС заявки органам ОПР на польоти з тимчасового ЗПМ.	II. Допуск до експлуатації ЗПМ 1. Загальна процедура 5. Процедура допуску до експлуатації тимчасових ЗПМ складається з: розроблення та затвердження експлуатантом або командиром ПС інструкції з виконання польотів на тимчасовому ЗПМ згідно з додатком 3 до цих Авіаційних правил; затвердження експлуатантом або командиром ПС акту технічного обстеження тимчасового ЗПМ згідно з додатком 4 до цих Авіаційних правил;
4	II. Допуск до експлуатації ЗПМ 1. Загальна процедура 8. Підставою для надання органами ОПР дозволу на використання повітряного простору є заявка експлуатанта або командира ПС на польоти з тимчасового ЗПМ з документами, зазначеними в пункті 5 цього розділу.	Вилучити

5	II. Допуск до експлуатації ЗПМ 2. Заявка на отримання посвідчення постійного ЗПМ 8. У разі наявності зауважень до наданих документів, вони надсилаються заявнику, а у разі їх відсутності органом приймається рішення про проведення обстеження постійного спеціалізованого ЗПМ. Заявнику надсилається повідомлення з визначенням орієнтовної дати проведення обстеження. Обстеження має відбуватися в місячний термін після повідомлення.	II. Допуск до експлуатації ЗПМ 1. Заявка на отримання посвідчення постійного ЗПМ 8. У разі наявності зауважень до наданих документів, вони надсилаються заявнику, а у разі їх відсутності уповноваженим органом приймається рішення про проведення обстеження постійного ЗПМ (крім постійних ЗПМ приватного використання). Заявнику надсилається повідомлення з визначенням орієнтовної дати проведення обстеження. Обстеження має відбуватися в місячний термін після повідомлення.
6	II. Допуск до експлуатації ЗПМ 3. Видача посвідчення ЗПМ 1. До початку експлуатації постійного ЗПМ його експлуатант повинен отримати посвідчення ЗПМ з додатком до нього. Форма посвідчення ЗПМ та додаток до посвідчення ЗПМ наведені у додатках 9 та 10 до цих Авіаційних правил.	II. Допуск до експлуатації ЗПМ 3. Видача посвідчення ЗПМ 1. Посвідчення ЗПМ видається уповноваженим органом протягом 5 робочих днів від дати затвердження акту обстеження ЗПМ, в разі відсутності невідповідностей. Форма посвідчення ЗПМ та додаток до посвідчення ЗПМ наведені у додатках 9 та 10 до цих Авіаційних правил.

7	IV. Зміни умов експлуатації та припинення експлуатації постійного ЗПМ 3. У разі зміни експлуатанта постійного ЗПМ, видане раніше посвідчення ЗПМ втрачає чинність та підлягає поверненню до уповноваженого органу. Видача посвідчення ЗПМ іншому експлуатанту постійного ЗПМ проводиться в порядку, визначеному у розділі 4 глави II цих Авіаційних правил.	IV. Зміни умов експлуатації та припинення експлуатації постійного ЗПМ 3. У разі зміни експлуатанта постійного ЗПМ, видане раніше посвідчення ЗПМ втрачає чинність та підлягає поверненню до уповноваженого органу. Видача посвідчення ЗПМ іншому експлуатанту постійного ЗПМ проводиться в порядку, визначеному у розділі 4 глави II цих Авіаційних правил. У разі зміни тільки власника ЗПМ, до уповноваженого органу надається заява та завірена заявником копія витягу з державного реєстру про реєстрацію юридичної або фізичної особи-підприємця, для фізичної особи – завірена копія його паспортних даних та реєстраційного номера облікової картки платника податків.
8	V. Обов'язки експлуатанта постійного ЗПМ 3. Експлуатант постійного ЗПМ приватного використання повинен використовувати достатню для виконання польотів аеронавігаційну та метеоінформацію.	V. Обов'язки експлуатанта постійного ЗПМ 3. На постійному ЗПМ приватного використання, відповідальність за отримання достатньої для виконання польотів аеронавігаційної та метеоінформації, несе командир повітряного судна.



**ВСЕУКРАЇНСЬКА ГРОМАДСЬКА
ОРГАНІЗАЦІЯ "АОПА УКРАЇНИ"**

м. Київ, вул. Польова, буд. 24,
тел./факс (044) 4967721,
aopa.ukraine@ukr.net

Вих. № 10

від 11 червня 2019 р.

Голові Державної авіаційної
служби України
Більчуку О.В.

Шановний Олександрє Васильовичу!

16 травня цього року, на Інтернет-порталі Державіаслужби було розміщено оновлений Проект авіаційних правил України «Правила допуску до експлуатації злітно-посадкових майданчиків».

Зміст Підпункту 4 Пункту 1 Загальна процедура розділу II Допуск до експлуатації ЗПМ Проекту Правил вимагає «надання експлуатантом або командиром ПС заявки органам ОНР на польоти з тимчасового ЗПМ».

Зміст Пункту 7 того ж розділу зазначає що «Підставою для надання органами ОНР дозволу на використання повітряного простору є заявка експлуатанта або командира ПС на польоти з тимчасового ЗПМ з документами, зазначеними в пункті 4 цього розділу».

Слід зазначити, що вищезгаданий Проект Правил не має відношення до питань використання повітряного простору. Ця сфера авіаційної діяльності регулюється Постановою КМУ № 954 від 6.12.2017 р. Положення про використання повітряного простору України, а також Наказом Державіаслужби України і Міністерства Оборони України № 430/210 від 11.05.2018 р. Правила використання повітряного простору України.

Пункт 2 Статі 29 Закону України Повітряний Кодекс України зазначає що «У разі виконання польотів швідлих повітряних суден та літальних апаратів поза межами контрольованого повітряного простору України заявка на використання повітряного простору України не подається, за винятком випадків, зазначених у Положенні про використання повітряного простору України». У разі розташування ЗПМ поза межами контрольованого повітряного простору, а таких ЗПМ більшість, зміст Підпунктів 4 та 7 Пункту 1 Загальна процедура розділу II Допуск до експлуатації ЗПМ Проекту Правил будуть протирічити Закону України Повітряний Кодекс України.

Відсутність у Підпункті 1 Пункту 4. Видача посвідчення ЗПМ розділу II. Допуск до експлуатації ЗПМ, певного періоду часу від моменту

затвердження акту обстеження ЗПМ до видачі посвідчення ЗПМ, може привести до зловживань і бути підставою для корупційних дій.

Пункт 3 Розділу IV **Зміни умов експлуатації та припинення експлуатації постійного ЗПМ** вимагає проходження з самого початку процедури допуску ЗПМ, включаючи подачу всіх необхідних документів, інспекції та оформлення акту обстеження, для ЗПМ якій вже має посвідчення і безпечно використовується, в разі зміни експлуатанта постійного ЗПМ. При чому посвідчення ЗПМ, що безпечно експлуатується, втрачає чинність та підлягає поверненню до уповноваженого органу. На нашу думку, зміна експлуатанта легально діючого ЗПМ є формальністю, яка повинна бути простою і прозорою.

Пункт 3 Розділу V **Обов'язки експлуатанта постійного ЗПМ** вимагає від експлуатанта ЗПМ «використовувати достатню для виконання польотів аеронавігаційну та метеоінформацію». Слово "достатню" не визначає певний обсяг інформації, може бути витлумачено на чию небудь користь і збільшує ризик зловживань.

До того ж, отримання такої інформації експлуатантом ЗПМ не має сенсу, так як він не виконує польоти і тільки командир повітряного судна несе відповідальність за ознайомлення з усією наявною інформацією, яка стосується запланованого польоту, відповідно до Пункту 6 Розділу VIII **Дотримання правил польотів авіаційних правил України Загальні правила польотів у повітряному просторі України** затверджених Наказом Державіаслужби і Міністерства Оборони України № 66/73 від 06.02.2017 р.

Прошу Вас ще раз розглянути Пропозиції нашої Організації до Проекту Правил.

Додаток: Пропозиції до Проекту Правил.

З повагою,

Президент АОПА України



Ю.В. Яковлев

Тел. 067 501 96 76

Пропозиції Громадської Організації «АОПА України» до проекту Авіаційних Правил України
«Правила допуску до експлуатації злітно-посадкових майданчиків»

№	Зміст Проекту	Зміст змін до Проекту
1	II. Допуск до експлуатації ЗПМ 1. Загальна процедура 4. Процедура допуску до експлуатації тимчасових ЗПМ складається з: розроблення та затвердження експлуатантом або командиром ПС інструкції з виконання польотів на тимчасовому ЗПМ згідно з додатком 3 до цих Авіаційних правил; затвердження експлуатантом або командиром ПС акту технічного обстеження тимчасового ЗПМ згідно з додатком 4 до цих Авіаційних правил; надання експлуатантом або командиром ПС заявки органам ОНР на польоти з тимчасового ЗПМ.	II. Допуск до експлуатації ЗПМ 1. Загальна процедура 4. Процедура допуску до експлуатації тимчасових ЗПМ складається з: розроблення та затвердження експлуатантом або командиром ПС інструкції з виконання польотів на тимчасовому ЗПМ згідно з додатком 3 до цих Авіаційних правил; затвердження експлуатантом або командиром ПС акту технічного обстеження тимчасового ЗПМ згідно з додатком 4 до цих Авіаційних правил;
2	II. Допуск до експлуатації ЗПМ 1. Загальна процедура 7. Підставою для надання органами ОНР дозволу на використання повітряного простору є заявка експлуатанта або командира ПС на польоти з тимчасового ЗПМ з документами, зазначеними в пункті 5 цього розділу.	Вилучити

3	II. Допуск до експлуатації ЗПМ 4. Видача посвідчення ЗПМ 1. Посвідчення ЗПМ видається уповноваженим органом протягом 5 робочих днів від дати затвердження акту обстеження ЗПМ, в разі відсутності невідповідностей. Форма посвідчення ЗПМ та додаток до посвідчення ЗПМ наведені у додатках 9 та 10 до цих Авіаційних правил.	II. Допуск до експлуатації ЗПМ 4. Видача посвідчення ЗПМ 1. Посвідчення ЗПМ видається уповноваженим органом протягом 5 робочих днів від дати затвердження акту обстеження ЗПМ, в разі відсутності невідповідностей. Форма посвідчення ЗПМ та додаток до посвідчення ЗПМ наведені у додатках 9 та 10 до цих Авіаційних правил.
4	IV. Зміни умов експлуатації та припинення експлуатації постійного ЗПМ 3. У разі зміни експлуатанта постійного ЗПМ, видане раніше посвідчення ЗПМ втрачає чинність та підлягає поверненню до уповноваженого органу. Видача посвідчення ЗПМ іншому експлуатанту постійного ЗПМ проводиться в порядку, визначеному у розділі 4 глави II цих Авіаційних правил.	IV. Зміни умов експлуатації та припинення експлуатації постійного ЗПМ 3. У разі зміни тільки власника ЗПМ, до уповноваженого органу надається заява та завірена заявником копія витягу з державного реєстру про реєстрацію юридичної або фізичної особи-підприємця, для фізичної особи – завірена копія його паспортних даних та реєстраційного номера облікової картки платника податків.
5	V. Обов'язки експлуатанта постійного ЗПМ 3. Експлуатант постійного ЗПМ приватного використання повинен використовувати достатню для виконання польотів аеронавігаційну та метеоінформацію.	V. Обов'язки експлуатанта постійного ЗПМ 3. На постійному ЗПМ приватного використання, відповідальність за отримання достатньої для виконання польотів аеронавігаційної та метеоінформації, несе командир повітряного судна.