



**ВСЕУКРАЇНСЬКА ГРОМАДСЬКА
ОРГАНІЗАЦІЯ "АОПА УКРАЇНИ"**

03056 м. КИЇВ, вул. ПОЛЬОВА, буд.24,
тел./факс (044) 4967721,
aopa.ukraine@ukr.net

Вих. № 07
від 10 грудня 2020 р.

**Т. в. о. Голови Державної
регуляторної служби України
Мірошніченку О.М.**

Шановний Олегу Миколайовичу!

20 листопада цього року, на інтернет-порталі Державної Регуляторної Служби України, в розділі «Аналіз проектів регуляторних актів» було розміщено Проект Закону України «**Про внесення змін до деяких законодавчих актів України (щодо заходів, спрямованих на дерегуляцію господарської діяльності та адаптацію законодавства України до законодавства Європейського Союзу у сфері цивільної авіації, а також встановлення відповідальності з метою здійснення ефективного контролю за забезпеченням безпеки авіації)**» що був розроблений Державної Авіаційної Службою (далі ДАС),

В цьому проекті, що пропонує зміни Закону України **Повітряний Кодекс України** (далі ПК) пропонується відмовитися від експлуатації злітно-посадкових майданчиків (далі ЗПМ) і залишити їх функції аеродромам, пояснюючи це тим, що в Європі таке поняття відсутнє.

Слід зазначити, що в Європі використовується поняття **airfield**, а в Польщі є поняття **lądowisko**, по суті, посадковий майданчик. Експлуатація такого майданчика в Польщі надає набагато більше можливостей, ніж ЗПМ в Україні, а реєструється він авіаційною владою декларативним чином, тобто без інспекції.

На нашу думку, відмова від ЗПМ завдасть непоправної шкоди авіації загального призначення та інфраструктурі України з наступних причин:

На відміну від країн Євросоюзу, авіаційне законодавство України не передбачає поділ вимог за призначенням аеродрому. Таким чином, вимоги до аеродромів, де експлуатуються надлегкі повітряні судна і комерційні пасажирські літаки однаково складні. Пропонований в проекті поділ аеродромів на комерційні та ті, в яких не здійснюється перевезення пасажирів і вантажів, а так само передбачувана процедура верифікації (сертифікації) останніх, не вирішує проблему. Навіть якщо припустити, що правила верифікації некомерційних аеродромів міститимуть прийнятні вимоги до них, то вимоги з авіаційної безпеки та інших аспектів експлуатації

аеродромів, в тексті чинного Закону Повітряний Кодекс України, робить вартість експлуатації таких аеродромів невиправдано високою.

Наприклад, пункт 34) Статті 1 ПК говорить про те, що експлуатантом аеродрому може бути **ТІЛЬКИ** юридична особа. Таким чином, приватні власники ЗПМ, змушені будуть переоформляти документи про землекористування і виконувати інші формальності.

Пункт 9 Статті 69 ПК забороняє наявність на відстані 15 км від кордонів аеродромів харчових звалищ і всього іншого, що може привести до скупчення птахів, тому ті ЗПМ, які мають цю проблему, неможливо буде переоформити в аеродром.

На аеродромі, на відміну від ЗПМ, повинна бути своя метеослужба або ж необхідно укласти договір з метеослужбою іншого аеродрому, щоб в обов'язковому порядку надавати метеоінформацію експлуатантам повітряних суден, про що йдеться в пункті 5 Статті 72 ПК, що потягне за собою додаткові витрати.

Розмір оплати за зліт-посадку на аеродромі визначає не експлуатант аеродрому, а держава, відповідно до пункту 2 Статті 81 ПК, що є нелогічним, в разі приватного володіння аеродромом.

Підпункт 5), пункту 4, Статті 87 ПК, вимагає не тільки наявності огорожі навколо всієї території аеродрому, але і регулярного патрулювання периметра аеродрому працівниками служби авіаційної безпеки.

Інший закон України **«Державна програма авіаційної безпеки цивільної авіації»** містить також важко здійснювані вимоги авіаційної безпеки (далі АБ).

Стаття 19 цього закону вимагає від експлуатанта аеродрому розробки і узгодження в ДАС програми АБ аеродрому, посади заступника керівника по АБ (кандидатура узгоджується з ДАС), узгодженої програми контролю якості АБ, створення комітету по АБ і найдорожче - забезпечення служби АБ аеродрому матеріальними і людськими ресурсами, приміщенням, обладнанням, транспортом, форменим одягом і навіть страхуванням.

Програму АБ аеродрому, відповідно до статті 28, потрібно буде ще узгодити в регіональних органах СБУ і МВС.

Стаття 52 цього закону вимагає наявності єдиної пропускну системи на аеродромі, що принесе незручності спортивним аероклубам.

Цілий ряд важких у виконанні і дороговартісних вимог з АБ міститися в таких затверджених авіаційних правилах, як **«Інструкція з оцінки рівня загрози безпеці цивільної авіації України»**, **«Положення про службу авіаційної безпеки суб'єктів авіаційної діяльності»**.

Відповідно до вимог цих документів, весь персонал служби авіаційної безпеки аеродрому повинен бути навчений в сертифікованих навчальних закладах за окрему плату, причому перепідготовку необхідно проводити з певною періодичністю.

Всі ці складні і дорогі процедури є виправданими, в разі застосування їх до міжнародного аеропорту, але є вбивчими для невеликих аеродромів або ЗПМ, які експлуатуються в приватних, спортивних цілях і для льотного

навчання. На таких аеродромах / ЗПМ, переважно експлуатуються повітряні судна з злітною вагою, що не перевищує 5700кг.

Слід зазначити, що Пункт 3.3.2 Додатка 17 «Безпека» до **Конвенції про міжнародну цивільну авіацію ІКАО**, рекомендує застосовувати жорсткі вимоги з авіаційної безпеки тільки до експлуатантів авіації загального призначення, якщо злітна вага повітряних суден перевищує 5700 кг.

При цьому, частиною третьою статті 11 Повітряного Кодексу визначено, що авіаційні правила України розробляються відповідно до стандартів і рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації, нормативних актів Міжнародної асоціації повітряного транспорту, Європейської організації з безпеки аеронавігації (Євроконтролю), інших міжнародних авіаційних організацій та з урахуванням законодавства Європейського Союзу у галузі цивільної авіації.

Затвердження запропонованих Державіаслужбою змін до Повітряного Кодексу України, в частині відмови від експлуатації ЗПМ, призведе до непоправних збитків некомерційній авіації України, з причин значно зростаючих витрат на експлуатацію запропонованих некомерційних аеродромів.

Збільшення кількості виконання необхідних погоджень в державних органах, пов'язаних з оформленням аеродрому, може створити небезпеку зловживань з боку посадовців.

На нашу думку, дуже невелика частина власників ЗПМ, після їх закриття, зможуть виконати всі формальності, необхідні для експлуатації аеродромів.

Ініціатива Державіаслужби перетворення ЗПМ в некомерційні аеродроми, просто вб'є їх, як частину інфраструктури нашої країни.

Виходячи з вищесказаного, пропонується виключити з тексту Проекту Закону України **«Про внесення змін до деяких законодавчих актів України (щодо заходів, спрямованих на дерегуляцію господарської діяльності та адаптацію законодавства України до законодавства Європейського Союзу у сфері цивільної авіації, а також встановлення відповідальності з метою здійснення ефективного контролю за забезпеченням безпеки авіації)»** всі пункти змін зі згадуванням слів **Злітно-посадковий майданчик / ЗПМ**.

Для обговорення цієї проблеми, Державіаслужбі запропоновано провести онлайн нараду, із залученням представників авіаційної громадськості.

З повагою,
Президент АОПА України



Ю.В. Яковлєв

Тел. 067 501 96 76