

## **ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА**

### **до наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Авіаційних правил України, Частина 24 «Правила надання адреси повітряного судна»**

**Мета:** вдосконалення вимог та процедур надання адреси повітряного судна відповідно до стандартів і рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації (ІСАО), а також забезпечення високого рівня безпеки польотів повітряних суден цивільної авіації України.

#### **1. Підстави розроблення проекту акта**

Наказ Державної авіаційної служби України «Про затвердження Авіаційних правил України, Частина 24 «Правила надання адреси повітряного судна» (далі – наказ) розроблено відповідно до положень Додатку 10 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 р.

#### **2. Обґрунтування необхідності прийняття акта**

На сьогоднішній день в Україні діяльність цивільної авіації регулюється нормативно-правовими актами, які були розроблені на основі стандартів та рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації (ІСАО).

За період з 2000 року по сьогодні документи Міжнародної організації цивільної авіації (ІСАО) постійно вдосконалюються.

Так, Том 3 Додатку 10 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 р., що регламентує надання адреси повітряного судна, був перевиданий 2 рази та на сьогодні містить 90 поправок, останню з яких опубліковано 10 листопада 2016 року.

Ще однією проблемою, яку пропонується врегулювати шляхом прийняття регуляторного акта, є питання надання адреси повітряного судна небортовим прийомовідповідачам режиму S, що встановлюються на псевдоповітряних суднах (аеродромних наземних транспортних засобах або псевдоавіаційних наземних станціях, які використовуються для спостереження та/або радіолокаційного моніторингу), що обумовлено Додатком 10 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 р.

Наявність чіткої і прозорої законодавчої бази в питанні надання адреси повітряного судна дозволить перейти на принципово новий рівень галузі цивільної авіації України та сприятиме забезпеченню високого рівня безпеки польотів повітряних суден цивільної авіації.

Слід також зазначити, що Державною авіаційною службою України були неодноразово проведені обговорення з представниками суб'єктів авіаційної діяльності з приводу розв'язання вказаних проблем альтернативними способами шляхом залучення ринкових механізмів. За результатами таких обговорень Державна авіаційна служба України дійшла до висновку, що пасивний характер існуючого державного регулювання, не допустимий.

Отже, при реалізації сучасної державної політики в галузі цивільної авіації, а саме: наданні адреси повітряного судна цивільним повітряним суднам, що зареєстровані в Державному реєстрі цивільних повітряних суден України, новим цивільним повітряним суднам, які були виготовлені організацією розробника та

(або) виробника України, схваленою уповноваженим органом з питань цивільної авіації, але ще не зареєстровані в Державному реєстрі цивільних повітряних суден України, з метою виконання льотних випробувань щодо перевірки роботи апаратури систем зв'язку, навігації та спостереження, а також небортним прийомовідповідачам режиму S, що встановлюються на псевдоповітряних суднах (аеродромних наземних транспортних засобах або псевдоавіаційних наземних станціях, які використовуються для спостереження та/або радіолокаційного моніторингу), питання державного регулювання, в першу чергу, потребують особливої уваги з боку органів державної влади і не можуть бути вирішені за рахунок ринкових механізмів.

### **3. Суть проекту акта**

Наказом будуть врегульовані вимоги та процедури до надання адрес повітряних суден цивільним повітряним суднам, що зареєстровані в Державному реєстрі цивільних повітряних суден України, новим цивільним повітряним суднам, які були виготовлені організацією розробника та (або) виробника України, схваленою уповноваженим органом з питань цивільної авіації, але ще не зареєстровані в Державному реєстрі цивільних повітряних суден України, з метою виконання льотних випробувань щодо перевірки роботи апаратури систем зв'язку, навігації та спостереження, а також небортним прийомовідповідачам режиму S, що встановлюються на псевдоповітряних суднах (аеродромних наземних транспортних засобах або псевдоавіаційних наземних станціях, які використовуються для спостереження та/або радіолокаційного моніторингу).

### **4. Правові аспекти**

У цій сфері правового регулювання діють:

Повітряний кодекс України;

постанова Кабінету Міністрів України від 08 жовтня 2014 року № 520 «Про затвердження Положення про Державну авіаційну службу України»;

постанова Кабінету Міністрів України від 28 вересня 1993 року № 819 «Про створення Державного спеціалізованого фонду фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях» (із змінами);

наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 22 вересня 2005 року № 692 «Про затвердження Правил надання адрес повітряних суден», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 10 жовтня 2005 року за № 1173/11453 (із змінами);

Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. та Додаток 10 до неї.

### **5. Фінансово-економічне обґрунтування**

Реалізація наказу не потребує додаткових матеріальних та інших витрат з Державного бюджету України.

### **6. Прогноз впливу**

Реалізація наказу матиме позитивний вплив на інтереси:

1) держави:

підвищення статусу України як авіаційної держави з національним авіаційним законодавством, що відповідає стандартам і рекомендованій практиці Міжнародної організації цивільної авіації (ІСАО);

2) інтереси суб'єктів господарювання:

можливість отримання адреси повітряного судна для небортних прийомовідповідачів режиму S, що встановлюються на псевдоповітряних суднах (аеродромних наземних транспортних засобах або псевдоавіаційних наземних станціях, які використовуються для спостереження та/або радіолокаційного моніторингу), що обумовлено Додатком 10 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 р.;

можливість експлуатації відповідної новітньої апаратури систем зв'язку, навігації та спостереження.

Реалізація наказу не потребує додаткових матеріальних та інших витрат суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб, пов'язаних з виконанням вимог наказу.

Державне регулювання не передбачає утворення нового державного органу (або нового структурного підрозділу діючого органу) від реалізації наказу.

## **7. Позиція заінтересованих сторін**

Проект наказу оприлюднювався на офіційному веб-сайті Державної авіаційної служби України з метою одержання зауважень і пропозицій від фізичних та юридичних осіб, їх об'єднань відповідно до вимог Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності».

Протягом встановленого строку Державною авіаційною службою України одержано зауваження і пропозиції від Державного підприємства обслуговування повітряного руху України, ПрАТ «Авіакомпанія «Міжнародні Авіалінії України», Тернопільського обласного комунального підприємства «Фірма «Тернопільавіаавтотранс» щодо проекту наказу, які були частково враховані або вмотивовано відхилені про що вказані організації повідомлялись листами Державної авіаційної служби України.

Разом з тим, наказ не належить до нормативно-правових актів, які регулюють сферу наукової та науково-технічної діяльності.

## **8. Громадське обговорення**

Наказ не виносився на громадське обговорення відповідно до вимог Порядку проведення консультацій з громадськістю з питань формування та реалізації державної політики, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 3 листопада 2010 р. № 996 (із змінами).

## **9. Позиція заінтересованих органів**

Наказ погоджено з Міністерством інфраструктури України, Державною регуляторною службою України.

**10. Правова експертиза**

Проведення правової експертизи Міністерством юстиції України буде здійснюватися під час державної реєстрації наказу.

**11. Запобігання дискримінації**

Наказ не має положень, які містять ознаки дискримінації.

Громадська антидискримінаційна експертиза не проводилась.

**12. Запобігання корупції**

У наказі відсутні положення, які можуть містити ризики вчинення корупційних правопорушень. Наказ не потребує проведення громадської антикорупційної експертизи.

**13. Прогноз результатів**

Реалізація наказу створить сприятливі умови для реалізації принципів державної політики і стратегії розвитку авіації України, здійснення державного регулювання діяльності в галузі цивільної авіації та вдосконалить нормативно-правові акти, які регулюють діяльність у сфері цивільної авіації, у відповідність із стандартами і рекомендованою практикою Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO), що сприятиме забезпеченню безпеки польотів повітряних суден цивільної авіації.

Голова  
Державної авіаційної служби України

О. БІЛЬЧУК

« \_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2018 р.