



ВЕРХОВНА РАДА УКРАЇНИ

Комітет з питань транспорту та інфраструктури

01008, м.Київ-8, вул. М. Грушевського, 5, тел.: 255-34-71

Верховна Рада України

За дорученням Верховної Ради України та зважаючи на положення частини шостої статті 118 Регламенту Верховної Ради України, Комітет з питань транспорту та інфраструктури повторно розглянув у другому читанні на засіданні 14 липня 2021 року (протокол № 39) проект Закону України «Про внесення змін до Повітряного кодексу України щодо удосконалення законодавчого врегулювання у сфері безпілотних повітряних суден цивільної авіації» (реєстр. № 3716 від 22.06.20), внесений народними депутатами України Павловським П.І., Величковичем Р.М. та інш., із зауваженнями Головного юридичного управління Апарату Верховної Ради України, наданими до остаточної редакції цього законопроекту, запропонованої Комітетом за результатами його розгляду в другому читанні 16 червня 2021 року.

Розглянувши надані Головним юридичним управлінням зауваження, Комітет ухвалив наступне рішення.

I. Погодитися із зауваженнями стосовно:

1) оформлення окремим пунктом в статті 1 Повітряного кодексу України з урахуванням алфавітного порядку терміну «обладнання для дистанційного керування безпілотним повітряним судном»;

2) абзац другий частини одинадцятої статті 39 Повітряного кодексу України викласти таким чином:

«Інші безпілотні повітряні судна, крім безпілотних повітряних суден з максимальною злітною вагою до 250 грамів і визначених пунктом 4 частини восьмої статті 39 цього Кодексу, підлягають безкоштовному обліку шляхом заповнення експлуатантом безпілотного повітряного судна форми на офіційному веб-сайті уповноваженого органу з питань цивільної авіації в порядку, встановленому авіаційними правилами України»;

3) назву статті 52 Повітряного кодексу України викласти наступним чином:

«Підготовка, перепідготовка, підтвердження/відновлення та підвищення кваліфікації авіаційного персоналу, персоналу з наземного обслуговування та дистанційних пілотів»;

4) у пункті 1 розділу II "Прикінцеві положення" цифри «2022» замінити на цифри «2023».

З метою врахування зазначених зауважень народними депутатами України Кіселем Ю.Г. та Павловським П.І. підготовлено 4 нових пропозиції, що не були предметом розгляду на засіданні Комітету 16 червня 2021 року (№№ 18, 39, 41, 47).

II. Відхилити зауваження стосовно:

1) відсутності розмежування в тексті законопроекту безпілотних повітряних суден на цивільні та державні.

Частина четверта ст. 4 Повітряного кодексу України поділяє авіацію на цивільну та державну авіацію.

Цивільна авіація задовольняє потреби держави і громадян у повітряних перевезеннях і авіаційних роботах та виконанні польотів у приватних цілях і поділяється на комерційну авіацію та авіацію загального призначення.

Державна авіація використовує повітряні судна з метою забезпечення національної безпеки і оборони держави та захисту населення, які покладаються на Збройні Сили України, інші військові формування, утворені відповідно до законів України, органи Національної поліції, спеціально уповноважений центральний орган виконавчої влади з питань цивільного захисту, органи охорони державного кордону України, митні органи.

Відповідно до статті 5 Повітряного кодексу України уповноважений орган з питань цивільної авіації (Державіаслужба) реалізує державну політику і стратегію розвитку авіації України, здійснює державне регулювання діяльності в галузі цивільної авіації, що конкретизує сферу його повноважень та звужує її виключно до цивільної авіації та, відповідно, до цивільних безпілотних повітряних суден.

Уповноваженим органом виконавчої влади в галузі державної авіації є Міністерство оборони України. Таким чином, ведення реєстру державних безпілотних повітряних суден знаходиться поза межами компетенції уповноваженого органу з питань цивільної авіації;

2) внесення змін у частину другу статті 5 Повітряного кодексу України стосовно повноважень уповноваженого органу з питань цивільної авіації щодо реєстрації експлуатантів безпілотних повітряних суден.

Частина друга статті 5 Повітряного кодексу України встановлює шляхи реалізації напрямів державного регулювання діяльності в галузі цивільної авіації, зокрема

- 1) розроблення, прийняття та впровадження авіаційних правил України;
- 2) сертифікації суб'єктів та об'єктів авіаційної діяльності;
- 3) ліцензування господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів та/або вантажів повітряним транспортом та надання прав на експлуатацію повітряних ліній і призначень авіаперевізникам;
- 4) здійснення постійного нагляду та інспектування дотримання встановлених законодавством, у тому числі авіаційними правилами України, вимог;
- 5) розслідування актів незаконного втручання.

5 зазначених шляхів мають загальний характер, в той час як реєстрація експлуатантів безпілотних повітряних суден є конкретним інструментом забезпечення функціонування системи підтримання належного рівня безпеки авіації, процедура якої буде запроваджуватись шляхом розроблення, прийняття та впровадження авіаційних правил України, що й передбачено пунктом 1 частини другої статті 5;

3) розміщення повноваження щодо розроблення, впровадження та забезпечення виконання Державної програми з безпеки польотів як окремого положення у статті 85 Повітряного кодексу України.

Відповідно до Повітряного кодексу України розмежовується поняття авіаційної безпеки та безпеки польотів.

Авіаційна безпека - захист цивільної авіації від актів незаконного втручання, який забезпечується комплексом заходів із залученням людських і матеріальних ресурсів; безпека польотів - стан, за якого ризик шкоди чи ушкодження обмежений до прийняттого рівня.

Зазначений в зауваженнях ГЮУ дорадчий орган (міжвідомча комісія з авіаційної безпеки цивільної авіації) утворено для вирішення питань, пов'язаних із ризиками для авіаційної безпеки, а вирішення питань, пов'язаних із безпекою польотів, не входить до його компетенції.

Крім того, запропоноване положення законопроекту не наділяє уповноважений орган з питань цивільної авіації додатковим повноваженням «координувати інші органи виконавчої влади», а вказує на мету такої координації, що здійснюється Кабінетом Міністрів України.

Зауваження щодо розміщення положення щодо Державної програми з безпеки польотів в статті 85 недоречні, оскільки стаття 85 регулює питання організації забезпечення авіаційної безпеки.

В той же час, Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 16 червня 2021 року № 656-р схвалено Державну програму з безпеки польотів, як комплексний документ, що потребує координації низки органів виконавчої влади.

Україна як держава, що приєдналася до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, несе відповідальність за виконання міжнародних зобов'язань, що випливають з Конвенції, в тому числі впровадження Державної програми з безпеки польотів.

Програма є цілісною основою ефективного та результативного управління безпекою польотів, системна реалізація якої дасть змогу забезпечити на належному рівні безпеку польотів кожним суб'єктом авіаційної діяльності;

4) внесення змін до пункту 4 частини першої статті 13 Повітряного кодексу України стосовно посилання на підзаконний нормативно-правовий акт (Авіаційні правила України) щодо встановлення обов'язковості отримання сертифіката експлуатантом безпілотних повітряних суден.

Відповідно до статті 11 Повітряного кодексу України нормативно-правове регулювання у сфері цивільної авіації здійснюється шляхом прийняття в установленому порядку нормативно-правових актів та прийняття уповноваженим органом з питань цивільної авіації авіаційних правил України, що регулюють діяльність цивільної авіації та використання повітряного простору України. Зокрема, саме авіаційними правилами встановлюються вимоги до суб'єктів та об'єктів авіаційної діяльності. Прийняття авіаційних правил України у встановленому порядку є правовим механізмом реалізації положень законодавчого акту;

5) зауваження стосовно виконання безпілотними повітряними суднами, які не підлягають обліку (зміни до ст. 39), вимог виконання польотів (зокрема щодо скупчення людей, максимальної висоти, швидкості польоту тощо).

Авіаційні правила України «Правила використання повітряного простору» встановлюють вимоги щодо організації та порядку використання повітряного простору України міністерствами, іншими центральними органами виконавчої влади, підприємствами, установами та організаціями, юридичними і фізичними особами - користувачами повітряного простору.

Дія цих Авіаційних правил поширюється на юридичних і фізичних осіб незалежно від форми власності, діяльність яких пов'язана з організацією використання та використанням повітряного простору України. Тобто факт

включення чи невключення безпілотного повітряного судна до Державного реєстру цивільних повітряних суден та/або обліку таких безпілотних повітряних суден та/або мети експлуатації таких безпілотних повітряних суден не звільняє їх експлуатантів (дистанційних пілотів) від необхідності дотримання вимог зазначених Авіаційних правил;

б) залишення в чинній редакції статті 118 Повітряного кодексу України, оскільки частина п'ята цієї статті вже передбачає, що «експлуатант або власник повітряних суден авіації загального призначення, у тому числі легких, надлегких, аеростатичних та аматорських, зобов'язаний страхувати відповідальність за шкоду, заподіяну третім особам».

Відповідно до Повітряного кодексу України безпілотне повітряне судно - повітряне судно, призначене для виконання польоту без пілота на борту, керування польотом якого і контроль за яким здійснюються за допомогою спеціальної станції керування, що розташована поза повітряним судном.

Таким чином, безпілотні повітряні судна не відносяться до повітряних суден авіації загального призначення, у тому числі легких, надлегких, аеростатичних та аматорських, у зв'язку із чим зазначена у частині п'ятій вимога не може бути застосована. Крім того, зрівняння авіації загального призначення та безпілотних повітряних суден потенційно накладатиме на експлуатантів несправедливо високе фінансове навантаження, пов'язане із страхуванням;

7) викладення в іншій редакції термінів «безпілотне повітряне судно», «безпілотна авіаційна система», «обладнання для дистанційного керування безпілотним повітряним судном», «дистанційний пілот».

Академічний тлумачний словник української мови визначає аксесуар як характерну для чого-небудь ознаку, предмет; другорядні, побічні явища, деталі, які доповнюють щось, утворюють фон, обстановку для головного (у живописі, скульптурі, літературі); дрібні речі, предмети театральної обстановки, бутафорія. Жодне із тлумачень не передбачає його необов'язковості.

В Повітряному кодексу України визначення «маршрут» застосовується до:

а) маршруту обслуговування повітряного руху - визначений маршрут, призначений для спрямування потоку руху з метою забезпечення обслуговування повітряного руху та

б) повітряної лінії - маршрут польотів між погодженими пунктами для здійснення повітряних перевезень.

В той же час курс - напрямок, у якому спрямована повздовжня вісь ПС, зазвичай виражений в градусах від напрямку на північ (дійсного, магнітного, компасного або умовного).

Запропоновані у законопроекті визначення повністю відповідають не лише прийнятим у ЄС відповідним регламентам, але й сучасному стану розробки, проектування та виробництва безпілотних повітряних суден. Так, дистанційне пілотування БПС і автономна експлуатація – два різні типи БПС. Сучасний стан розвитку технологій не дозволяє уникнути саме такого визначення. Одна із цілей законопроекту – надати поштовх до розвитку українських технологій БПС на висококонкурентному ринку. Таким чином, після прийняття запропонованих змін до Повітряного кодексу України, заплановано внесення змін до низки авіаційних правил України, а також розробка авіаційних правил, що імплементуватимуть регулювання, що застосовується в ЄС.

Таким чином, до порівняльної таблиці до проекту закону «Про внесення змін до Повітряного кодексу України щодо удосконалення законодавчого врегулювання у сфері безпілотних повітряних суден цивільної авіації» (реєстр. № 3716 від 22.06.20), внесений народними депутатами України Павловським П.І., Величковичем Р.М. та інш., підготовленої до другого читання, вносяться наступні поправки:

- 1) статтю 1 Повітряного кодексу України доповнити новим пунктом 70¹ такого змісту:

«Обладнання для дистанційного керування безпілотним повітряним судном – це будь-який прилад, обладнання, механізм, апарат, приладдя, програмне забезпечення або аксесуар, що необхідні для безпечної експлуатації безпілотного повітряного судна, не є його частиною і не розміщені на його борту»;

- 2) абзац другий частини одинадцятої статті 39 Повітряного кодексу України викласти таким чином:

«Інші безпілотні повітряні судна, крім безпілотних повітряних суден з максимальною злітною вагою до 250 грамів і визначених пунктом 4 частини восьмої статті 39 цього Кодексу, підлягають безкоштовному обліку шляхом заповнення експлуатантом безпілотного повітряного судна форми на офіційному веб-сайті уповноваженого органу з питань цивільної авіації в порядку, встановленому авіаційними правилами України»;

- 3) назву статті 52 Повітряного кодексу України викласти наступним чином:

«Підготовка, перепідготовка, підтвердження/відновлення та підвищення кваліфікації авіаційного персоналу, персоналу з наземного обслуговування та дистанційних пілотів»;

4) у пункті 1 розділу II "Прикінцеві положення" цифри «2022» замінити на цифри «2023».

За результатами розгляду пропозицій суб'єктів права законодавчої ініціативи підготовлено уточнену порівняльну таблицю законопроекту до другого читання, яка містить усі внесені та не відкликані пропозиції, а саме 48 поправок (враховуючи пропозиції Комітету), з яких 15 – враховано, 24 – відхилено, враховано частково – 4, враховано редакційно – 5.

Керуючись пунктами 5, 6 частини першої статті 16, частиною п'ятою статті 44 Закону України «Про комітети Верховної Ради України», частиною шостою статті 118, Комітет ухвалив рішення рекомендувати Верховній Раді України за результатами розгляду в другому читанні проекту Закону України «Про внесення змін до Повітряного кодексу України щодо удосконалення законодавчого врегулювання у сфері безпілотних повітряних суден цивільної авіації» (реєстр. № 3716 від 22.06.20), внесений народними депутатами України Павловським П.І., Величковичем Р.М. та інш., прийняти його в другому читанні та в цілому з врахуванням пропозицій народних депутатів України Кіселя Ю.Г. та Павловського П.І, поданих з метою врахування зауважень Головного юридичного управління Апарату Верховної Ради України.

Доповідачем від Комітету при розгляді питання на пленарному засіданні Верховної Ради України визначено голову підкомітету з питань авіаційного транспорту Павловського Петра Івановича.

Голова Комітету

Ю. Г. Кісель



ЄАС ВЕРХОВНОЇ РАДИ УКРАЇНИ

Підписувач: КІСЕЛЬ ЮРІЙ ГРИГОРОВИЧ
Сертифікат: 2B6C7DF9A3891DA10400000071502E006A28B601
Дійсний до: 09.09.2021 23:59:59

Апарат Верховної Ради України
№ 04-31/03-2021/232857 від 14.07.2021



585282