



## ПОВІТРЯНИЙ КОДЕКС УКРАЇНИ

(Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2011, № 48-49, ст.536)

{Із змінами, внесеними згідно з Кодексом

[№ 4651-VI від 13.04.2012](#), ВВР, 2013, № 9-10, № 11-12, № 13, ст.88

Законами

[№ 5502-VI від 20.11.2012](#), ВВР, 2014, № 8, ст.88

[№ 245-VII від 16.05.2013](#), ВВР, 2014, № 12, ст.178

[№ 406-VII від 04.07.2013](#), ВВР, 2014, № 20-21, ст.712

[№ 222-VIII від 02.03.2015](#), ВВР, 2015, № 23, ст.158

[№ 901-VIII від 23.12.2015](#), ВВР, 2016, № 4, ст.44

[№ 1965-VIII від 21.03.2017](#), ВВР, 2017, № 16, ст.199

[№ 2059-VIII від 23.05.2017](#), ВВР, 2017, № 29, ст.315}

{У тексті Кодексу слова "митні органи" в усіх відмінках замінено словами "органи доходів і зборів" у відповідному відмінку згідно із Законом [№ 406-VII від 04.07.2013](#) }

Повітряний кодекс України встановлює правові основи діяльності в галузі авіації.

Державне регулювання діяльності в галузі авіації та використання повітряного простору України спрямоване на гарантування безпеки авіації, забезпечення інтересів держави, національної безпеки та потреб суспільства і економіки у повітряних перевезеннях та авіаційних роботах.

### Розділ I ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

#### Стаття 1. Визначення термінів

1. У цьому Кодексі наведені нижче терміни вживаються в такому значенні:

1) аварія - авіаційна подія без людських жертв, що призвела до серйозного пошкодження чи руйнування повітряного судна, тілесних ушкоджень пасажирів, членів екіпажу чи третіх осіб;

2) авіаційна безпека - захист цивільної авіації від актів незаконного втручання, який забезпечується комплексом заходів із залученням людських і матеріальних ресурсів;

3) авіаційна діяльність - діяльність фізичних та юридичних осіб у галузі авіації та/або організація повітряного руху України;

4) авіаційна подія - подія, пов'язана з експлуатацією повітряного судна, яка відбувається: у разі пілотованого повітряного судна у проміжок часу між посадкою будь-якої особи на борт повітряного судна з метою здійснити політ та часом, коли всі особи, які перебували на борту, залишили повітряне судно; у разі безпілотного повітряного судна з часу, коли повітряне судно готове рушити з місця для виконання польоту, до часу його зупинки після завершення польоту та вимкнення головної силової установки, під час якої:

а) будь-яка особа отримала тілесне ушкодження зі смертельним наслідком або тілесне ушкодження внаслідок:

перебування в цьому повітряному судні; або

безпосереднього контакту з будь-якою частиною повітряного судна, у тому числі частиною, що відділилася від повітряного судна; або

безпосереднього впливу струменя газів реактивного двигуна, крім тих випадків, коли тілесні ушкодження отримані внаслідок природних причин, нанесених самому собі, або нанесених іншими особами, або коли тілесні ушкодження завдані безбілетним пасажиром, які перебувають поза зонами, до яких звичайно відкрито доступ пасажиром та членам екіпажу;

б) повітряне судно зазнає пошкодження або відбувається руйнування його конструкції, у результаті чого:

порушується міцність конструкції, погіршуються технічні чи льотні характеристики повітряного судна, та

звичайно потребується значний ремонт або заміна пошкодженого компонента повітряного судна, за винятком відмови чи пошкодження двигуна, коли пошкоджено лише один двигун (у тому числі його капоти чи допоміжні агрегати), повітряні гвинти, закінцівки крила, антени, датчики, лопатки, пневматики, гальмівні пристрої, колеса, обтічники, панелі, ступки шасі, лобове скло, обшивка повітряного судна (наприклад, незначні вм'ятини чи пробоїни) або виникли незначні пошкодження лопатей несучого гвинта, лопатей хвостового гвинта, шасі та пошкодження, що викликані градом чи зіткненням з птахами (у тому числі пробоїни в обтічнику антени радіолокатора); або

в) повітряне судно зникає безвісти чи опиняється в місці, де доступ до нього абсолютно неможливий;

5) аварійне обслуговування - обслуговування, що забезпечується шляхом оповіщення відповідних організацій про повітряні судна, яким потрібна пошуково-рятувальна допомога, та сприяння таким організаціям на їх запит;

6) аварійно-рятувальне та протипожежне забезпечення - комплекс заходів з дотримання встановлених правил і нормативів (норм), спрямованих на підготовку, утримання на належному рівні готовності та залучення до дій аварійно-рятувальних сил і засобів для пошуку та рятування пасажирів, членів екіпажу, а також гасіння пожеж, що виникли під час авіаційних подій на території аеропортів (аеродромів) та в районі відповідальності аеродромів за проведення пошукових та аварійно-рятувальних робіт;

7) авіаційні роботи - польоти, під час здійснення яких повітряне судно використовується для забезпечення спеціалізованих видів обслуговування (авіаційно-хімічні роботи, аерофотозйомка, патрулювання тощо);

8) авіаційний перевізник (авіаперевізник) - суб'єкт господарювання, що надає послуги з перевезення пасажирів, вантажу, пошти повітряним транспортом;

9) авіаційний персонал - особи, які пройшли спеціальну фахову підготовку, мають відповідне свідоцтво і здійснюють льотну експлуатацію, технічне обслуговування

повітряних суден, організацію повітряного руху, технічну експлуатацію наземних засобів зв'язку, навігації, спостереження;

10) авіаційний пошук і рятування - комплекс заходів, спрямованих на виявлення повітряних суден, які зазнали або зазнають лиха, та надання своєчасної допомоги потерпілим внаслідок авіаційної події;

11) авіація загального призначення - авіація, що не використовується для здійснення комерційних повітряних перевезень і виконання авіаційних робіт;

12) аеродром - визначена ділянка земної, водної поверхні, включаючи будь-які будівлі, споруди і обладнання, призначена повністю чи частково для вильоту, прибуття, стоянки та руху по такій поверхні повітряних суден;

{Пункт 12 частини першої статті 1 в редакції Закону [№ 1965-VIII від 21.03.2017](#)}

13) аеродром державної авіації - аеродром, призначений для використання державними повітряними суднами;

14) аеродром спільного використання - аеродром, що використовується для польотів повітряних суден цивільної та державної авіації;

15) аеродром цивільної авіації (далі - цивільний аеродром) - аеродром, призначений для використання повітряними суднами цивільної авіації;

16) аеронавігаційне обслуговування - обслуговування, яке здійснюється провайдерами аеронавігаційного обслуговування на всіх етапах польоту повітряних суден, що включає організацію повітряного руху, зв'язок, навігацію, спостереження (радіотехнічне забезпечення), пошук і рятування, метеорологічне обслуговування та надання аеронавігаційної інформації;

17) аеропорт - комплекс споруд, що призначений для приймання, відправлення повітряних суден, обслуговування повітряних перевезень, проведення робіт з технічного обслуговування і має для таких цілей аеродром, аеровокзал, інші наземні споруди та необхідне обладнання;

{Пункт 17 частини першої статті 1 в редакції Закону [№ 1965-VIII від 21.03.2017](#)}

18) багаж - предмети, майно та інші особисті речі пасажира або члена екіпажу, що перевозяться на борту повітряного судна;

{Пункт 18 частини першої статті 1 в редакції Закону [№ 1965-VIII від 21.03.2017](#)}

19) багажна квитанція - частина квитка, що засвідчує прийняття до перевезення зареєстрованого багажу;

20) безпека авіації - стан галузі цивільної авіації, за якого ризик завдання збитків людям чи майну знижується до прийняттого рівня у результаті безперервного процесу визначення рівня небезпеки і керування ним та утримується на такому рівні, або знижується далі, у сферах безпеки польотів, авіаційної безпеки, охорони навколишнього природного середовища, економічної безпеки та інформаційної безпеки;

21) безпека польотів - стан, за якого ризик шкоди чи ушкодження обмежений до прийнятного рівня;

22) бронювання (резервування) - попереднє замовлення місця у повітряному судні на певні рейс і дату для перевезення пасажирів або попереднє замовлення обсягу і тоннажу у повітряному судні на певні рейс і дату для перевезення багажу (вантажу);

23) 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;

24) вантаж - будь-яке майно, крім пошти, бортових припасів та супроводжуваного або засланого багажу, що перевозиться на борту повітряного судна;

{Пункт 24 частини першої статті 1 в редакції Закону [№ 1965-VIII від 21.03.2017](#)}

25) вертодром - аеродром або майданчик на землі, на воді чи на споруді, призначений повністю або частково для прибуття, відправлення та руху вертольотів по його поверхні;

26) використання повітряного простору України - провадження діяльності, пов'язаної з польотами повітряних суден, з переміщенням (перебуванням) матеріальних об'єктів у повітряному просторі України, а також з вибуховими роботами, пусками ракет, усіма видами стрільб, у тому числі з метою здійснення впливу на гідрометеорологічні процеси в атмосфері, що становлять загрозу безпеці польотів повітряних суден та інших літальних апаратів;

27) виріб авіаційної техніки - повітряне судно, авіаційний двигун, повітряний гвинт або допоміжна силова установка;

28) виробник - юридична або фізична особа, що здійснює виробництво авіаційної техніки;

29) відмова в перевезенні - відмова авіаперевізника в перевезенні пасажирів або його багажу рейсом, незважаючи на його присутність для посадки на борт, крім наявності для відмови у посадці таких підстав: охорона здоров'я, забезпечення безпеки, неналежне оформлення необхідної для перевезення документації (паспорт, віза, квиток тощо);

30) державна авіація - авіація, що використовує повітряні судна з метою виконання функцій із 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 уповноважені центральні органи виконавчої влади з питань цивільного захисту, органи охорони державного кордону України, органи доходів і зборів;

{Пункт 30 частини першої статті 1 із змінами, внесеними згідно із Законом [№ 901-VIII від 23.12.2015](#)}

31) державне повітряне судно - повітряне судно, що застосовується у військовій, прикордонній службі, службі цивільного захисту, в органах Національної поліції та органах доходів і зборів;

{Пункт 31 частини першої статті 1 в редакції Закону [№ 406-VII від 04.07.2013](#); із змінами, внесеними згідно із Законом [№ 901-VIII від 23.12.2015](#)}

32) дозвіл - документ, що не є документом дозвільного характеру;

33) експериментальне повітряне судно - прототип повітряного судна, модифіковане або нове повітряне судно, на якому проводяться випробування або дослідно-конструкторські, експериментальні та науково-дослідні роботи;

34) експлуатант аеродрому - юридична особа, що здійснює експлуатацію аеродрому;

35) експлуатант аеропорту - юридична особа, що є утримувачем сертифіката аеродрому та має сертифікат на право здійснення діяльності з наземного адміністрування в аеропорту. Експлуатант аеропорту може мати також інші сертифікати та здійснювати інші види аеропортової діяльності, крім визначених у цьому абзаці;

36) експлуатант - юридична або фізична особа, яка експлуатує чи пропонує послуги з експлуатації повітряних суден;

37) електронний квиток - електронний документ, що включає маршрут-квитанцію, видану авіаперевізником або від імені авіаперевізника, електронні купони та, у разі використання, документ для посадки;

38) електронний купон - частина електронного квитка, яка використовується для перевезення на відповідному рейсі, або інший документ, який його замінює, що зберігається у базі даних автоматизованої системи бронювання перевізника;

39) емісія авіаційного двигуна - виділення авіаційним двигуном таких шкідливих газоподібних речовин, як дим, незгорілі вуглеводні, окиси вуглецю і окиси азоту;

40) єдиний міжнародний перевізний документ - документ, що підтверджує міжнародний характер авіаційного перевезення у разі його виконання за межі митної території України. Єдиним міжнародним перевізним документом є Генеральна декларація, належним чином оформлена експлуатантом відповідно до Доповнення 1 до [Додатка 9 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію](#);

41) заборона використання повітряного простору України - обов'язкове для виконання рішення уповноваженого органу про заборону певним (окремим) користувачам провадити у визначеному районі діяльність, пов'язану з використанням повітряного простору України;

42) загальний повітряний рух - польоти повітряних суден, що виконуються відповідно до стандартів та рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО);

43) зареєстрований багаж - багаж пасажирів, прийнятий перевізником під свою відповідальність для перевезення та своєчасної доставки, на який перевізник оформив багажну квитанцію та видав багажну ідентифікаційну бирку;

44) засоби зв'язку, навігації та спостереження (радіотехнічного забезпечення) - радіоелектронні і технічні засоби (засоби електрозв'язку, радіонавігації та радіолокації, автоматизовані системи та їх робочі місця, апаратура відображення, антенно-фідерні

пристрої, лінії управління електров'язком, автономні джерела електроживлення, електроустановки та електрообладнання), призначені для забезпечення польотів повітряних суден, виконання функцій з обслуговування повітряного руху та забезпечення виробничої діяльності підприємств цивільної авіації;

45) землі аеропортів (аеродромів) - земельні ділянки, на яких розташовані будівлі, споруди та обладнання, а також земельні ділянки, необхідні для забезпечення роботи аеропорту (аеродрому) та визначені генеральним планом;

46) злітно-посадковий майданчик - земельна (водна, льодова) ділянка, спеціально підготовлений майданчик або підняті над земною, водною поверхнею конструкції, що придатні та використовуються для зльоту, посадки, руху та стоянки легких повітряних суден максимальною злітною масою не більше 5700 кілограмів. Злітно-посадкові майданчики поділяються на постійні та тимчасові;

47) інформація про безпеку польотів - інформація, що міститься у системах збору та обробки даних про безпеку польотів, створених виключно з метою підвищення рівня безпеки польотів, та підлягає захисту;

48) інцидент - подія, крім авіаційної події, що пов'язана з експлуатацією повітряного судна і впливає або може вплинути на рівень безпеки його експлуатації;

49) катастрофа - авіаційна подія з людськими жертвами, що призвела до загибелі або зникнення безвісти когось із пасажирів, членів екіпажу або третіх осіб, а також у разі отримання ними тілесних ушкоджень зі смертельним наслідком під час:

а) перебування у цьому повітряному судні;

б) безпосереднього зіткнення з будь-якою частиною повітряного судна, включаючи частини, що відокремилися від цього повітряного судна;

в) безпосередньої дії струменя газів реактивного двигуна;

г) зникнення безвісти повітряного судна.

До катастроф також належать випадки загибелі когось із осіб, які перебували на борту, у процесі їх аварійної евакуації з повітряного судна.

У разі отримання тілесних ушкоджень, внаслідок яких протягом 30 діб з часу авіаційної події настала смерть, вони класифікуються як тілесні ушкодження зі смертельним наслідком;

50) квиток (пасажирський квиток та багажна квитанція) - виданий перевізником (його агентом) документ, у тому числі електронний, який містить умови договору перевезення, повідомлення, польотні та пасажирські купони;

51) компоненти та обладнання - вимірювальний прилад, устаткування, механізм, деталь, вузол, агрегат, складова частина або допоміжний пристрій, включаючи апаратуру зв'язку, що використовуються або призначені для використання під час експлуатації повітряного судна або управління повітряним судном і встановлені або приєднані до повітряного судна, у тому числі частини планера повітряного судна, двигуна або повітряного гвинта;

52) користувач аеропорту (аеродрому) - юридична або фізична особа, що здійснює повітряні перевезення пасажирів, пошти, вантажу або виконує інші види польотів;

53) користувачі повітряного простору України - фізичні та юридичні особи, яким у встановленому порядку надано право на провадження діяльності з використання повітряного простору України;

54) літальний апарат - пристрій для польотів в атмосфері чи космічному просторі;

55) лізинг з екіпажем (мокрый лізинг) - лізинг, за умовами якого повітряне судно включено до сертифіката експлуатанта - лізингодавця, який несе відповідальність за забезпечення безпеки польотів;

56) лізинг без екіпажу (сухий лізинг) - лізинг, за умовами якого повітряне судно включено до сертифіката експлуатанта - лізингодержувача, який несе відповідальність за забезпечення безпеки польотів;

57) маршрут обслуговування повітряного руху - визначений маршрут, призначений для спрямування потоку руху з метою забезпечення обслуговування повітряного руху;

58) метеорологічне обслуговування - обслуговування, що включає в себе послуги із забезпечення метеорологічними прогнозами, консультаціями та спостереженнями, а також іншою метеорологічною інформацією та послугами, що надаються для суб'єктів авіаційної діяльності;

59) метод ортодромічної відстані маршруту - метод, за якого відстань між двома пунктами на поверхні земної кулі вимірюється як найкоротша відстань по дузі більшого кола, площина якого проходить через центр Землі;

60) метод прорейтового розподілу - метод, за якого загальний дохід від транспортування від пункту відправлення до пункту призначення розподіляється за кожним сегментом маршруту відповідно до правил розрахунків, викладених у довідниках Міжнародної асоціації повітряного транспорту "Prorate Manual Passenger (PMP)", "Revenue Accounting Manual (RAM)" та "Resolutions Manual";

61) міжнародний аеропорт - визначений державою на її території аеропорт для приймання і відправлення повітряних суден, що виконують міжнародні повітряні перевезення, у якому здійснюються митні, імміграційні, санітарні, карантинні (стосовно тварин і рослин) та інші процедури, передбачені законодавством;

62) місце призначення - пункт, зазначений у квитку, де закінчується перевезення пасажирів та його багажу;

63) надзвичайна подія - пов'язана з використанням повітряного судна подія, що не відповідає визначенню термінів "авіаційна подія", "серйозний інцидент" чи "інцидент", пов'язана з технічним обслуговуванням, ремонтом, зберіганням, транспортуванням, під час якої настав один з таких наслідків:

а) загибель або тілесні ушкодження особи під час її перебування на борту повітряного судна внаслідок необережних або умисних дій самого потерпілого чи інших осіб, не пов'язаних з порушенням функціонування повітряного судна та його систем;

б) загибель або тілесні ушкодження особи, яка без достатніх підстав або документів самовільно проникла за межі зон у повітряному судні, куди доступ пасажиром та членам екіпажу заборонено;

в) загибель або тілесні ушкодження особи, яка перебувала на борту повітряного судна, внаслідок впливу зовнішнього середовища після вимушеної посадки повітряного судна за межами аеродрому;

г) загибель або тілесні ушкодження особи, яка перебувала поза межами повітряного судна, внаслідок безпосереднього контакту з повітряним судном або його елементами;

г) руйнування або серйозне пошкодження повітряного судна на землі, що призвело до порушення міцності його конструкції або погіршення льотно-технічних характеристик внаслідок впливу зовнішнього середовища або порушення технології обслуговування, правил зберігання і транспортування;

{Підпункт "д" пункту 63 частини першої статті 1 виключено на підставі Закону [№ 1965-VIII від 21.03.2017](#)}

64) наземне обслуговування - послуги з наземного обслуговування повітряних суден, екіпажу, пасажирів, вантажу, багажу, пошти, що надаються користувачам аеропорту на території аеропорту (аеродрому) або за його межами;

65) небезпечний вантаж - вироби або речовини, що можуть створювати загрозу для здоров'я, безпеки, майна або навколишнього природного середовища і зазначені в переліку небезпечних вантажів, визначеному авіаційними правилами України;

66) неналежне використання інформації про безпеку польотів - використання інформації з іншою метою ніж та, з якою така інформація збиралася, зокрема використання інформації з метою дисциплінарного, цивільного, адміністративного, кримінального провадження або провадження у справах про адміністративні правопорушення стосовно експлуатаційного персоналу чи оприлюднення такої інформації;

{Пункт 66 частини першої статті 1 із змінами, внесеними згідно із Законом [№ 245-VII від 16.05.2013](#)}

67) нерегулярне повітряне перевезення - повітряне перевезення, що не підпадає під визначення терміну "регулярне повітряне перевезення";

68) несупроводжуваний багаж - багаж, який прийнято до перевезення окремо від пасажирів і оформлено за авіаційною вантажною накладною;

69) об'єкти авіаційної діяльності - повітряні судна, їх компоненти та обладнання, авіаційна наземна техніка та аеродромне обладнання, інженерно-технічні споруди, рухоме та нерухоме майно, що використовуються для забезпечення авіаційної діяльності;

70) об'єднана цивільно-військова система організації повітряного руху - організаційне та функціональне об'єднання, повноваження та діяльність якого пов'язані з організацією використання повітряного простору, організацією повітряного руху та його обслуговуванням у повітряному просторі України та повітряному просторі над відкритим



морем, де відповідальність за обслуговування повітряного руху міжнародними договорами покладена на Україну;

71) обмеження використання повітряного простору України - особливий порядок використання повітряного простору, що визначається комплексом заходів, спрямованих на забезпечення польотів та провадження іншої діяльності у повітряному просторі України;

72) обмін повітряними суднами та екіпажами - вид договірних відносин між експлуатантами, спрямований на підвищення гнучкості, економічної ефективності використання повітряних суден, забезпечення можливості спільної експлуатації повітряного судна, оперативного резервування повітряного судна у разі зупинки повітряного судна з технічної або інших причин, відповідно до якого один експлуатант надає іншому експлуатанту або вони надають один одному транспортні послуги з перевезення пасажирів, багажу, пошти чи вантажу;

73) обслуговування повітряного руху - забезпечення польотно-інформаційного обслуговування, аварійного чи диспетчерського обслуговування повітряного руху (районного диспетчерського обслуговування, диспетчерського обслуговування підходу або аеродромного диспетчерського обслуговування);

74) організація повітряного руху - динамічний, інтегрований менеджмент повітряного руху та повітряного простору України, що включає обслуговування повітряного руху, менеджмент повітряного простору України та менеджмент потоків повітряного руху, що виконується безпечно, економічно та ефективно шляхом надання засобів та безперервного обслуговування у взаємодії з усіма сторонами та із залученням бортових та наземних функцій;

75) пасажир - фізична особа, яка перевозиться повітряним судном за згодою перевізника відповідно до договору перевезення, крім членів екіпажу та додаткових спеціалістів на борту повітряного судна, працівників експлуатанта повітряного судна, уповноваженого представника відповідного національного органу регулювання та осіб, які супроводжують вантаж;

76) пасажир з обмеженими фізичними можливостями або інвалід - пасажир, рухливість якого під час використання транспортного засобу є обмеженою внаслідок фізичної (сенсорної або опорно-рухової, постійної або тимчасової) чи розумової недієздатності або з будь-якої іншої причини, зокрема через похилий вік, стан якого потребує відповідної уваги та пристосування до його особливих потреб під час обслуговування пасажирів;

77) повітряна лінія - маршрут польотів між погодженими пунктами для здійснення повітряних перевезень;

78) повітряне перевезення - перевезення пасажирів, багажу, вантажу або пошти, яке здійснюється повітряним судном на підставі відповідного договору повітряного перевезення;

79) повітряне судно - апарат, що підтримується в атмосфері у результаті його взаємодії з повітрям, відмінної від взаємодії з повітрям, відбитим від земної поверхні;

80) повітряний рух - політ повітряних суден або їх рух у зоні маневрування аеродрому;

81) повітряний простір України - частина повітряної сфери, розташована над суходолом і водною територією України, у тому числі над її територіальними водами (територіальним морем), і обмежена вертикальною поверхнею, що проходить по лінії державного кордону України;

82) пошкодження повітряного судна на землі - подія, пов'язана з обслуговуванням, зберіганням і транспортуванням повітряного судна на землі, під час якої повітряне судно зазнало пошкодження без втрати міцності його силових елементів та погіршення льотно-технічних характеристик, яке можливо усунути в експлуатаційних умовах;

83) планування та координація використання повітряного простору України - розроблення і погодження порядку та умов використання повітряного простору України, що здійснюється органами об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху України з відповідними органами обслуговування повітряного руху та управління повітряним рухом, державними органами, підприємствами, установами, організаціями в інтересах користувачів повітряного простору України;

84) приаеродромна територія - обмежена регламентованими розмірами місцевість навколо зареєстрованого згідно із встановленим порядком аеродрому (вертодрому) або постійного злітно-посадкового майданчика, до якої встановлені спеціальні вимоги щодо розташування різних об'єктів, а їх висота контролюється з урахуванням умов безпеки маневрування, зльоту та заходу на посадку повітряних суден;

85) провайдер аеронавігаційного обслуговування - суб'єкт авіаційної діяльності, який надає послуги з елементів (напрямів) аеронавігаційного обслуговування повітряних суден;

86) регулярне повітряне перевезення - повітряне перевезення, під час якого всі місця для перевезення пасажирів, багажу і пошти доступні для загального платного користування, а перевезення здійснюється між одними і тими самими пунктами відповідно до опублікованого розкладу чи в установлені проміжки часу, або з частотою, яка свідчить про регулярність польотів;

87) рейтинг - кваліфікаційна відмітка, яка є невід'ємною частиною свідоцтва авіаційного персоналу та встановлює особливі умови, права та обмеження щодо власника такого свідоцтва;

88) розробник - юридична особа, що здійснює розроблення авіаційної техніки або змін до неї;

89) розслідування - збір і аналіз інформації, підготовка висновків, встановлення причин та/або супутніх факторів і розроблення рекомендацій щодо забезпечення безпеки авіації з метою запобігання авіаційним подіям;

90) ручна поклажа (незареєстрований багаж) - багаж пасажирів, який під час перевезення перебуває в салоні повітряного судна за згодою перевізника і під контролем пасажирів та засвідчується спеціальною биркою;

91) серйозний інцидент - інцидент, обставини якого вказують на те, що мала місце висока імовірність авіаційної події під час експлуатації повітряного судна, який у випадку

пілотованого повітряного судна відбувається з моменту, коли будь-яка особа піднімається на борт повітряного судна з метою здійснення польоту, до моменту, коли всі особи, що перебували на борту, залишили повітряне судно, або, у випадку безпілотного повітряного судна, відбувається з моменту, коли повітряне судно готове рушити з місця з метою виконання польоту, до моменту його зупинки в кінці польоту та вимкнення основної силової установки;

92) сертифікат - документ (сертифікат, схвалення, схвальний лист тощо), який видається за результатами сертифікації і засвідчує відповідність суб'єкта або об'єкта авіаційної діяльності вимогам авіаційних правил України;

93) сертифікація (схвалення) - процедура підтвердження відповідності суб'єкта або об'єкта авіаційної діяльності встановленим вимогам законодавства, у тому числі авіаційним правилам України, та видача відповідного сертифіката;

{Пункт 93 частини першої статті 1 в редакції Закону [№ 1965-VIII від 21.03.2017](#)}

94) скасування рейсу - невиконання запланованого рейсу, на який заброньовано принаймні одне місце;

95) слот-регулювання - процедура розподілу та погодження часових інтервалів на приліт, виліт, обслуговування рейсів авіаперевізників;

96) смуга повітряних підходів - ділянка приаеродромної території встановлених розмірів, прилегла до кінця злітно-посадкової смуги, над якою повітряні судна здійснюють початковий етап набирання висоти під час зльоту та кінцевий етап зниження під час заходу на посадку. Смуга повітряних підходів є проекцією на поверхню землі обмежувальних поверхонь зльоту та заходу на посадку;

97) суб'єкт авіаційної діяльності - фізичні та юридичні особи незалежно від форми власності, відомчої підпорядкованості, які провадять діяльність у галузі цивільної авіації;

98) суб'єкт наземного обслуговування - суб'єкт авіаційної діяльності, який надає послуги з наземного обслуговування;

99) тариф - сума, встановлена перевізником за перевезення пасажирів, одиниці маси або обсягу багажу (вантажу) на відповідній повітряній лінії за відповідним класом обслуговування;

100) тілесне ушкодження із смертельним наслідком - ушкодження, якого зазнала особа під час авіаційної події, що призвело до її смерті впродовж 30 днів з дня події;

101) транспортна накладна (авіаційна вантажна накладна) - оформлений вантажовідправником чи від його імені документ, у тому числі його електронний аналог (у разі застосування), який засвідчує укладення договору про перевезення і прийняття вантажу до перевезення на умовах, визначених у такому договорі;

102) цивільна авіація - авіація, яка використовується для задоволення потреб економіки і громадян у повітряних перевезеннях і авіаційних роботах, а також для виконання польотів у приватних цілях;

103) цивільне повітряне судно - повітряне судно, що не належить до державних повітряних суден;

104) чартерне повітряне перевезення - нерегулярне повітряне перевезення, що здійснюється на підставі договору чартеру (фрахтування), за яким авіаперевізник надає фрахтівнику або фрахтівникам за плату визначену кількість місць або всю місткість повітряного судна на один або декілька рейсів для перевезення пасажирів, багажу, вантажу або пошти, що зазначені фрахтівником.

2. Інші терміни, що використовуються у цьому Кодексі, вживаються у значенні, наведеному у стандартах Міжнародної організації цивільної авіації та законодавчих актах України.

## **Стаття 2. Суверенітет над повітряним простором України**

1. Україні належить повний і виключний суверенітет над повітряним простором України, що є частиною території України.

## **Стаття 3. Сфера дії Повітряного кодексу України**

1. Дія цього Кодексу поширюється на фізичних та юридичних осіб незалежно від форми власності та відомчої підпорядкованості, які провадять діяльність у галузі авіації та використання повітряного простору України, а саме:

1) в Україні - на юридичних та фізичних осіб в частині, що їх стосується, крім суб'єктів державної авіації, на яких поширюється дія статей 4, [7-9](#), [23-33](#), [38](#), [45](#), [46](#), [частини першої статті 57](#), [частини другої статті 63](#), [65](#), [69](#), [статей 110-116](#) і [частини другої статті 119](#);

2) за межами України - на авіаційний персонал під час виконання ним службових обов'язків та цивільні повітряні судна України, їх експлуатацію і технічне обслуговування.

2. У разі якщо міжнародним договором України, згода на обов'язковість якого надана Верховною Радою України, встановлено інші правила, ніж передбачені Повітряним кодексом України та іншими актами законодавства України, застосовуються правила міжнародного договору України.

## **Розділ II**

### **СИСТЕМА ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ В ГАЛУЗІ АВІАЦІЇ ТА ВИКОРИСТАННЯ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ УКРАЇНИ**

**Стаття 4.** Державне регулювання діяльності в галузі авіації та використання повітряного простору України

1. Україна як держава, що приєдналася до [Конвенції про міжнародну цивільну авіацію](#), несе відповідальність за виконання міжнародних зобов'язань, що випливають із цієї Конвенції, та за гарантії і створення умов безпеки для суспільства, захисту інтересів під час провадження діяльності в галузі цивільної авіації та використання повітряного простору України.

2. Державне регулювання діяльності в галузі авіації та використання повітряного простору України полягає у формуванні державної політики та стратегії розвитку,

визначенні завдань, функцій, умов діяльності в галузі авіації та використання повітряного простору України, застосуванні заходів безпеки авіації, прийнятті загальнообов'язкових авіаційних правил України, у здійсненні державного контролю за їх виконанням та встановленні відповідальності за їх порушення.

3. Президент України та Кабінет Міністрів України забезпечують реалізацію державної політики розвитку авіації України відповідно до [Конституції](#) та законів України.

4. Авіація поділяється 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, органи доходів і зборів.

{Абзац третій частини четвертої статті 4 із змінами, внесеними згідно із Законом [№ 901-VIII від 23.12.2015](#)}

5. Державне регулювання у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору України здійснюють у межах повноважень:

центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту;

центральний орган виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики в галузі цивільної авіації (далі - уповноважений орган з питань цивільної авіації);

національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту.

Центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, визначає пріоритетні напрями та здійснює заходи щодо формування державної політики у сфері авіаційного транспорту та використання повітряного простору України і забезпечує нормативно-правове регулювання відповідно до [статті 11](#) цього Кодексу.

{Частина п'ята статті 4 в редакції Закону [№ 5502-VI від 20.11.2012](#)}

6. Уповноваженим органом виконавчої влади в галузі державної авіації є Міністерство оборони України.

7. На уповноважений орган з питань цивільної авіації та Міністерство оборони України в межах їх повноважень покладаються питання регулювання використання повітряного простору України.

8. Розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами України та іноземними цивільними повітряними суднами, фактів порушення порядку використання повітряного простору України покладається на спеціалізовану експертну установу з розслідування авіаційних подій.

9. Авіаційна діяльність, пов'язана з використанням повітряних суден, які визначені у [частині восьмій статті 39](#) цього Кодексу, регулюється відповідними федераціями.

## **Стаття 5.** Державне регулювання діяльності в галузі цивільної авіації

1. Уповноважений орган з питань цивільної авіації реалізує державну політику і стратегію розвитку авіації України, здійснює державне регулювання діяльності в галузі цивільної авіації за такими напрямками:

- 1) здійснення комплексних заходів щодо забезпечення безпеки польотів, авіаційної, екологічної, економічної та інформаційної безпеки;
- 2) створення умов для розвитку авіаційної діяльності, повітряних перевезень та їх обслуговування, виконання авіаційних робіт та польотів авіації загального призначення;
- 3) організація використання повітряного простору України;
- 4) представництво України в міжнародних організаціях цивільної авіації та у міжнародних відносинах з питань цивільної авіації.

2. Напрями, визначені у пунктах 1-3 частини першої цієї статті, реалізуються уповноваженим органом з питань цивільної авіації шляхом:

- 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.

{Частина другу статті 5 доповнено пунктом 5 згідно із Законом [№ 1965-VIII від 21.03.2017](#)}

3. Уповноважений орган з питань цивільної авіації є уповноваженим та незалежним органом щодо забезпечення використання повітряного простору України суб'єктами авіаційної діяльності, нагляду за забезпеченням аеронавігаційного обслуговування.

4. З метою вжиття заходів до забезпечення безпеки авіації уповноважений орган з питань цивільної авіації взаємодіє з правоохоронними органами, органами виконавчої влади.

**Стаття 6. Повноваження керівника уповноваженого органу з питань цивільної авіації**

1. Керівник уповноваженого органу з питань цивільної авіації здійснює в межах та у спосіб, визначені законом, такі повноваження:

- 1) організація заходів щодо безпеки авіації;
- 2) організація розроблення проектів авіаційних правил України і затвердження їх в установленому порядку;
- 3) заборона, скасування, тимчасове припинення або зміна виконання будь-яких видів польотів і авіаційної діяльності у разі виявлення загрози безпеці польотів або їх невідповідності встановленим стандартам і авіаційним правилам України;
- 4) введення обмежень щодо строків експлуатації повітряних суден;
- 5) регулювання використання повітряного простору України та його розподілу в інтересах національної економіки та безпеки;
- 6) регулювання питань аеронавігаційного обслуговування;
- 7) регулювання об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху та її розвитку;
- 8) сертифікація і схвалення суб'єктів та об'єктів авіаційної діяльності з виданням відповідних сертифікатів;
- 9) реєстрація та облік об'єктів авіаційної діяльності, ведення державних реєстрів цивільних повітряних суден та аеродромів;
- 10) визначення вимог щодо надання метеорологічного обслуговування на аеродромах та маршрутах обслуговування повітряного руху;
- 11) організація пошукового та аварійно-рятувального забезпечення польотів цивільної авіації;
- 12) проведення перевірки та інспектування суб'єктів та об'єктів авіаційної діяльності для визначення відповідності, здійснення контролю за дотриманням вимог авіаційних правил України, розпорядчих документів та умов схвалення, включаючи перевірку повітряних суден іноземних держав під час виконання ними польотів над територією України;
- 13) притягнення до відповідальності шляхом накладення стягнень на суб'єктів авіаційної діяльності за порушення авіаційних правил України, інших вимог законодавства відповідно до закону;
- 14) видача ліцензій на провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів та/або вантажів повітряним транспортом, надання прав на експлуатацію повітряних ліній і призначень авіаперевізникам;

15) забезпечення умов для діяльності України в Міжнародній організації цивільної авіації, інших міжнародних організаціях, сприяння розвитку міжнародних зв'язків у сфері авіаційної діяльності, участі в міжнародних конференціях та заходах з питань діяльності цивільної авіації;

16) розроблення проектів міжнародних договорів України, підготовка пропозицій щодо їх укладення і денонсації;

17) координація робіт, пов'язаних із забезпеченням єдності вимірювань, здійсненням метрологічного контролю і нагляду в галузі цивільної авіації в єдиній системі метрологічного забезпечення України;

18) організація розслідування актів незаконного втручання.

{Частина першу статті 6 доповнено пунктом 18 згідно із Законом [№ 1965-VIII від 21.03.2017](#)}

### **Стаття 7.** Державне регулювання діяльності в галузі державної авіації

1. Уповноваженим центральним органом виконавчої влади в галузі державної авіації є Міністерство оборони України.

2. Міністерство оборони України регулює питання державної авіації в частині реєстрації та допуску державних повітряних суден та літальних апаратів, аеродромів та злітно-посадкових майданчиків, підтримання льотної придатності державних повітряних суден, допуску авіаційного персоналу до виконання польотів та проведення робіт із забезпечення польотів, охорони повітряних суден, виконання та забезпечення польотів, пошуку та рятування, випробування та прийняття в експлуатацію нових типів повітряних суден, призначених для використання в державній авіації, та здійснює нормативно-правове регулювання зазначених питань за погодженням із заінтересованими центральними органами виконавчої влади, які експлуатують державні повітряні судна.

3. Якщо розробник, виробник не виконує своїх обов'язків із супроводження експлуатації виробів авіаційної техніки, компонентів та обладнання, підтримання їх льотної придатності, Міністерство оборони України вживає необхідних заходів для забезпечення безпеки польотів та підтримання льотної придатності державних повітряних суден шляхом:

1) заборони експлуатації екземплярів або типу виробів авіаційної техніки, компонентів та обладнання;

2) прийняття відповідальності на себе за виконання вищезазначених функцій;

3) визначення відповідальної організації за виконання таких функцій.

### **Стаття 8.** Державне регулювання використання повітряного простору України

1. Реалізацію державної політики у сфері використання повітряного простору України на підставі спільних рішень забезпечують уповноважений орган з питань цивільної авіації та Міністерство оборони України за такими напрямками:



- 1) забезпечення умов для діяльності національних і міжнародних користувачів повітряного простору України;
- 2) впровадження державної політики щодо використання повітряного простору України;
- 3) розроблення правил і процедур цивільно-військової координації під час організації повітряного руху;
- 4) здійснення контролю за дотриманням порядку та правил використання повітряного простору України;
- 5) забезпечення діяльності та розвитку об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху України.

2. Реалізація державної політики з оборонних питань, що пов'язані з використанням повітряного простору України та захистом суверенітету держави, належить до компетенції Міністерства оборони України.

#### **Стаття 9.** Розслідування авіаційних подій, інцидентів та надзвичайних подій

{Назва статті 9 в редакції Закону [№ 1965-VIII від 21.03.2017](#)}

1. Розслідування авіаційних подій, інцидентів та надзвичайних подій з цивільними повітряними суднами і літальними апаратами України та іноземними цивільними повітряними суднами, які сталися на території України, а також порушення вимог щодо використання повітряного простору України здійснює спеціалізована експертна установа з розслідування авіаційних подій, що утворюється та статус якої визначається Кабінетом Міністрів України (далі - Експертна установа з розслідування авіаційних подій).

{Частина перша статті 9 із змінами, внесеними згідно із Законом [№ 1965-VIII від 21.03.2017](#)}

2. Експертна установа з розслідування авіаційних подій не може бути у підпорядкуванні чи іншим чином залежати від уповноваженого органу з питань цивільної авіації.

3. Фінансування діяльності Експертної установи з розслідування авіаційних подій здійснюється за рахунок коштів Державного бюджету України та інших джерел, передбачених законодавством.

### **Розділ III**

#### **ОСНОВНІ МЕХАНІЗМИ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ В ГАЛУЗІ АВІАЦІЇ**

#### **Стаття 10.** Забезпечення безпеки авіації

1. Безпека авіації складається з безпеки польотів, авіаційної безпеки, екологічної безпеки, економічної та інформаційної безпеки.

2. З метою забезпечення безпеки цивільної авіації уповноважений орган з питань цивільної авіації здійснює комплекс заходів, спрямованих на запобігання виникненню авіаційних подій, шляхом:

- 1) встановлення критеріїв безпеки авіації;
- 2) встановлення необхідного рівня безпеки авіації;
- 3) здійснення аналізу та визначення існуючого рівня безпеки авіації;
- 4) проведення планових та позапланових перевірок, інспектування суб'єктів та об'єктів авіаційної діяльності;
- 5) встановлення строків і здійснення контролю за проведенням коригуючих дій суб'єктами авіаційної діяльності;
- 6) заборони, скасування, тимчасового припинення або зміни виконання будь-яких видів польотів і авіаційної діяльності у разі виявлення загрози безпеці авіації або їх невідповідності встановленим стандартам і авіаційним правилам України;
- 7) анулювання, тимчасового припинення дії сертифікатів, свідоцтв, ліцензій, дозволів, обмеження прав, наданих цими документами, скасування погодження кандидатур згідно з частиною десятою цієї статті;
- 8) накладення штрафів та вжиття інших заходів щодо забезпечення безпеки авіації.

3. З метою забезпечення дотримання стандартів та відповідності рекомендованій практиці Міжнародної організації цивільної авіації, забезпечення безпеки авіації та суспільства, захисту навколишнього природного середовища уповноважений орган з питань цивільної авіації може встановлювати обмеження на експлуатацію повітряних суден.

4. З метою забезпечення безпеки авіації та суспільства уповноважений орган з питань цивільної авіації може встановлювати обмеження або заборону щодо вчинення певних дій суб'єктами авіаційної діяльності або зобов'язати їх вчиняти певні дії відповідно до авіаційних правил України.

5. З метою забезпечення безпеки польотів, надійності експлуатації повітряних суден та їх технічного обслуговування експлуатант повітряних суден та організація з технічного обслуговування повинні мати на постійній основі більше 50 відсотків авіаційного персоналу для виконання льотної експлуатації повітряних суден та їх технічного обслуговування відповідно.

6. З метою забезпечення безпеки польотів, надійності експлуатації повітряних суден та забезпечення безперебійної роботи транспортної системи України в частині транспортних повітряних перевезень експлуатант комерційної авіації повинен забезпечити фінансову спроможність у відповідності до авіаційних правил України та експлуатацію не менше двох повітряних суден.

7. З метою забезпечення безпеки авіації та суспільства уповноважений орган з питань цивільної авіації може встановлювати обмеження або заборону на польоти іноземних авіаперевізників на підставі результатів перевірок повітряних суден таких авіаперевізників у разі їх невідповідності стандартам Міжнародної організації цивільної авіації.

8. Суб'єкти авіаційної діяльності безпосередньо здійснюють заходи щодо забезпечення безпеки авіації та несуть за неї відповідальність.

9. У разі якщо розробник, виробник не виконує своїх обов'язків із супроводження експлуатації виробів авіаційної техніки, компонентів та обладнання, підтримання їх льотної придатності, уповноважений орган з питань цивільної авіації вживає необхідних заходів для забезпечення безпеки польотів та льотної придатності відповідних повітряних суден шляхом:

1) заборони експлуатації екземплярів або типу виробів авіаційної техніки, компонентів та обладнання;

2) прийняття відповідальності на себе за виконання зазначених функцій;

3) визначення відповідальної організації за виконання таких функцій.

10. Уповноважений орган з питань цивільної авіації встановлює кваліфікаційні вимоги, надає погодження та скасовує погодження кандидатур керівників суб'єктів авіаційної діяльності, представників керівного складу таких суб'єктів, які несуть відповідальність за безпеку авіації, систему управління якістю згідно з авіаційними правилами України.

Погодження кандидатур керівників суб'єктів авіаційної діяльності, які не мають авіаційної освіти, надається після проходження ними підготовки відповідно до [статті 52](#) цього Кодексу.

## **Стаття 11. Нормативно-правове регулювання**

1. 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.

Центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, приймає нормативно-правові акти, спрямовані на формування державної політики у сфері цивільної авіації, крім авіаційних правил України, визначених частиною п'ятою цієї статті.

{Частина перша статті 11 в редакції Закону [№ 5502-VI від 20.11.2012](#)}

2. Авіаційні правила України підлягають обов'язковому виконанню всіма юридичними та фізичними особами на території України та суб'єктами авіаційної діяльності України за її межами.

3. 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.

При цьому вимоги до повітряних перевізників з обслуговування та перевезення пасажирів, багажу, вантажу і пошти; встановлення критеріїв віднесення до класу

обслуговування (бізнес-клас, економклас, преміум-клас); виплати компенсації та надання допомоги пасажиром у разі відмови від прийняття на борт або скасування польоту чи затримки вильоту, зниження класу обслуговування пасажирів, повернення плати за ненадану послугу з повітряного перевезення, розмір та спосіб виплати компенсації і обслуговування пасажирів, яким відмовлено у прийнятті на борт, встановлюються однаковими як для внутрішніх, так і міжнародних рейсів.

4. Усі технічні терміни і визначення, що вживаються в цьому Кодексі та в нормативно-правових актах, прийнятих на його основі, тлумачаться відповідно до визначень, що містяться у стандартах і рекомендованій практиці Міжнародної організації цивільної авіації, нормативних актах Міжнародної асоціації повітряного транспорту, Європейської організації з безпеки аеронавігації (Євроконтролю), а також з урахуванням законодавства Європейського Союзу у галузі цивільної авіації.

5. [Авіаційні правила України](#) встановлюють:

види, форми сертифікатів та інших документів, що видаються уповноваженим органом з питань цивільної авіації;

строки дії зазначених документів;

детальний порядок та умови отримання, анулювання, припинення дії та відмови, у тому числі щодо видачі зазначених документів;

вимоги до суб'єктів та об'єктів авіаційної діяльності, наявності у суб'єктів авіаційної діяльності систем управління безпекою польотів та систем управління якістю;

правила та порядок виконання польотів;

правила та порядок аеронавігаційного обслуговування;

правила, порядок, обсяг і критерії оцінки, проведення перевірок, інспектування та аудиту, їх види, прийнятні методи визначення відповідності.

6. Керівник уповноваженого органу з питань цивільної авіації відповідно до авіаційних правил України може звільнити суб'єкта авіаційної діяльності від виконання окремих технічних або процедурних вимог авіаційних правил України, якщо буде визнано, що це необхідно в інтересах суспільства та не створює загрози безпеці цивільної авіації.

7. Авіаційні правила України можуть прийматися відповідно до структури документів Європейського Союзу.

## **Стаття 12.** Здійснення загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність

1. Загальнодержавні витрати на авіаційну діяльність та участь України в міжнародних авіаційних організаціях здійснюються відповідно до [Бюджетного кодексу України](#) та закону про Державний бюджет України.

2. Загальнодержавні витрати на авіаційну діяльність - витрати, пов'язані із забезпеченням виконання основних завдань внутрішньої та зовнішньої державної політики в галузі цивільної авіації, у тому числі державного регулювання науково-

технічної, економічної, фінансової, кадрової та соціальної політики щодо використання повітряного простору України, нормативно-правового забезпечення авіаційної діяльності, забезпечення державного контролю та нагляду за безпекою цивільної авіації.

3. Порядок використання коштів на авіаційну діяльність та участь України в міжнародних авіаційних організаціях визначається Кабінетом Міністрів України.

4. Для забезпечення реалізації основних напрямів державної політики у сфері авіаційної діяльності та використання повітряного простору України, утримання та забезпечення діяльності уповноваженого органу з питань цивільної авіації з метою виконання покладених на нього завдань та функцій, участі та представництва України у міжнародних авіаційних організаціях та інших заходах діє Державний спеціалізований фонд фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях.

5. Надходженнями Державного спеціалізованого фонду фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях є державні збори із суб'єктів авіаційної діяльності:

1) за сертифікацію, реєстрацію, перереєстрацію об'єктів та суб'єктів авіаційної діяльності та супроводження їх діяльності;

2) за надання прав на експлуатацію повітряних ліній;

3) за кожного пасажера, який відлітає з аеропорту України;

4) за кожену тонну вантажу, що відправляється чи прибуває до аеропорту України;

5) за вчинення офіційних дій, пов'язаних з наглядом у сфері цивільної авіації, у тому числі під час виконання польотів в інших державах за договорами фрахту/лізингу, які розраховуються залежно від кількості та маси повітряних суден, строків тимчасового базування за кордоном та регіонів виконання польотів;

6) з авіаційної безпеки;

7) з інших передбачених законом надходжень.

6. Кошти Державного спеціалізованого фонду фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях в обсязі, затвердженому законом про Державний бюджет України на відповідний рік, використовуються на утримання штату працівників та інші витрати уповноваженого органу з питань цивільної авіації, пов'язані із забезпеченням виконання його функцій, на фінансування витрат на участь та представництво України у міжнародних авіаційних організаціях та інших заходах, визначених законодавством.

З метою ефективного контролю за забезпеченням безпеки авіації та відповідністю рекомендованій практиці Міжнародної організації цивільної авіації, закріплення висококваліфікованих державних інспекторів витрати на оплату праці державних інспекторів, які не є державними службовцями в уповноваженому органі з питань цивільної авіації, визначаються на рівні, не нижчому ніж середня заробітна плата по авіаційному транспорту (за даними Державного комітету статистики України за рік, що передує попередньому).

7. Забезпечення надходження та використання коштів Державного спеціалізованого фонду фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях здійснює уповноважений орган з питань цивільної авіації.

8. Платежі, що підлягають сплаті до Державного спеціалізованого фонду фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях, є обов'язковими для всіх суб'єктів авіаційної діяльності.

9. Перелік, розмір та порядок сплати державних зборів, порядок використання коштів Державного спеціалізованого фонду фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях визначаються Кабінетом Міністрів України.

### **Стаття 13. Сертифікація, схвалення суб'єктів авіаційної діяльності**

1. Сертифікат на відповідність вимогам авіаційних правил України повинні отримати підприємства та організації, які в галузі цивільної авіації здійснюють:

1) розроблення цивільної авіаційної техніки і змін до неї з метою схвалення типової конструкції та серійне виробництво авіаційної техніки схваленої конструкції;

2) технічне обслуговування авіаційної техніки;

3) управління підтриманням льотної придатності;

4) експлуатацію повітряних суден;

5) навчання авіаційного персоналу та персоналу, діяльність якого стосується забезпечення авіаційної безпеки, персоналу з наземного обслуговування;

6) наземне обслуговування;

7) надання послуг з аеронавігаційного обслуговування;

8) захист цивільної авіації від актів незаконного втручання;

9) інші види діяльності, передбачені законодавством, у тому числі авіаційними правилами України.

2. Сертифікат видається після здійснення процедури сертифікації, у ході якої перевіряється довгострокова здатність суб'єкта або об'єкта авіаційної діяльності до безпечного виконання дозволеного виду діяльності або функцій у галузі цивільної авіації.

3. Розробники та виробники цивільної авіаційної техніки, організації з технічного обслуговування, які отримали відповідний сертифікат на певний вид діяльності, мають право проводити випробувальні та виробничі польоти прототипів нових та модифікованих цивільних повітряних суден, включаючи тренування екіпажів, без отримання сертифіката експлуатанта в порядку, визначеному авіаційними правилами України. Ця вимога стосується також навчальних закладів під час виконання навчально-тренувальних польотів.

4. Порядок надання повноважень з видачі дозволу на виконання польотів відповідно до [частини другої статті 44](#) цього Кодексу розробникам та виробникам цивільної авіаційної техніки, організаціям з технічного обслуговування, які отримали відповідний сертифікат на визначений вид діяльності, встановлюється авіаційними правилами України.

5. Уповноважений орган з питань цивільної авіації має право визначати або залучати установи, організації та підприємства для проведення інспекції, перевірки, оцінки, експертизи, випробування, дослідження.

#### **Стаття 14. Визнання сертифікації суб'єктів та об'єктів авіаційної діяльності**

1. Уповноважений орган з питань цивільної авіації визнає сертифікат або аналогічний документ, виданий авіаційним органом влади іншої держави чи компетентною організацією, якщо це передбачено міжнародним договором України та відповідними міжнародно-правовими актами або якщо вимоги до його видачі були не нижчими, ніж ті, що застосовуються в Україні.

2. Порядок визнання сертифікатів та аналогічних документів, виданих авіаційними органами влади інших держав чи компетентними організаціями, визначається авіаційними правилами України з урахуванням правил відповідних міжнародно-правових актів і вимог законодавства.

#### **Стаття 15. Сертифікаційні перевірки та нагляд**

1. Уповноважений орган з питань цивільної авіації проводить сертифікаційні перевірки на відповідність вимогам авіаційних правил України, інших нормативно-правових актів та нагляд, здійснюючи аудит та інспектування щодо дотримання вимог нормативно-правових актів та виконання приписів у галузі цивільної авіації.

Безпосередньо сертифікаційні перевірки, контроль та інспектування здійснюють державні інспектори та особи, уповноважені на проведення перевірок.

2. Уповноважений орган з питань цивільної авіації проводить планові та позапланові перевірки з метою визначення відповідності утримувача сертифіката вимогам, які встановлені авіаційними правилами України або іншими нормативно-правовими актами. Необхідність проведення позапланової перевірки визначається уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

Окремі види перевірок, визначені авіаційними правилами України, проводяться без попереднього повідомлення.

#### **Стаття 16. Державні інспектори та особи, уповноважені на проведення перевірок**

1. Державні інспектори та особи, уповноважені на проведення перевірок, на підставі службового посвідчення та спеціального завдання на проведення перевірки відповідно до частини шостої цієї статті мають право:

1) доступу до всіх приміщень і об'єктів, що стосуються мети перевірки, підприємства, організації чи установи, в яких проводиться перевірка;

2) проводити перевірку будь-якого повітряного судна, аеропорту, аеродрому чи обладнання, діяльності служб та організацій, що перебувають у межах аеродрому, аеропорту або використовуються для провадження діяльності у сфері цивільної авіації;

3) доступу до матеріалів, документів і будь-якої іншої інформації, необхідної для проведення перевірки, а також знімати з матеріалів і документів копії, крім копій з інформації, що є конфіденційною або має статус комерційної таємниці згідно із законом;

4) вчиняти контрольно-вимірювальні дії, перевіряти повітряні судна чи обладнання, що використовуються для провадження авіаційної діяльності;

5) на підставі письмового рішення (звіту про перевірку) не допускати до подальшої експлуатації будь-яке повітряне судно, технічний стан якого є незадовільним або не відповідає встановленим вимогам, а також під час користування повітряним судном особами без відповідних повноважень;

6) не допускати до подальшої експлуатації або отримання на зберігання обладнання у незадовільному технічному стані, призначене для провадження авіаційної діяльності, чи обладнання, що використовується особами без відповідних повноважень;

7) перебувати на борту повітряного судна під час виконання польотів згідно із завданням на перевірку та за умови внесення до завдання на політ;

8) складати протоколи та розглядати справи про адміністративні правопорушення і застосовувати фінансові санкції.

2. Державні інспектори та особи, уповноважені на проведення перевірок, зобов'язані проводити перевірки, здійснювати сертифікацію, державний нагляд і контроль з додержанням законодавства, у тому числі авіаційних правил України, та несуть персональну відповідальність за об'єктивність і неупередженість результатів перевірки.

3. Уповноважений орган з питань цивільної авіації може проводити перевірки та здійснювати нагляд спільно з іншими державними органами.

4. Процедури перевірки, визначені уповноваженим органом з питань цивільної авіації, можуть проводитися дистанційно. Результати вимірювань, отриманих дистанційно, повинні включати дані, що дають можливість ідентифікувати використані інструменти вимірювання. Положення частини п'ятої цієї статті не застосовуються до перевірок, які проводяться дистанційно.

5. За результатами перевірки у випадках, передбачених авіаційними правилами України, державні інспектори та особи, уповноважені на проведення перевірок, складають звіт, який підписується керівником чи уповноваженою особою суб'єкта авіаційної діяльності або фізичною особою, стосовно якої проводилася перевірка. У разі відмови підписати такий звіт уповноважений на перевірку представник уповноваженого органу з питань цивільної авіації робить у звіті про перевірку відповідну відмітку.

6. Порядок проведення перевірок, процедури перевірки, умови, які суб'єкт авіаційної діяльності, що перевіряється, повинен забезпечити для державних інспекторів та осіб, уповноважених на проведення перевірок, визначаються авіаційними правилами України.



7. Керівники експлуатантів України, які здійснюють повітряні перевезення, за запитом уповноваженого органу з питань цивільної авіації або Експертної установи з розслідування авіаційних подій повинні забезпечити бронювання та виділення необхідної кількості місць на рейсах, які здійснює експлуатант, для працівників вищезазначеного органу та/або установи з метою забезпечення виконання покладених на них завдань.

**Стаття 17.** Захист державних інспекторів та осіб, уповноважених на проведення перевірок

1. Держава гарантує захист державних інспекторів та осіб, уповноважених на проведення перевірок, від втручання з боку осіб, які перевіряються, у тому числі з боку керівництва уповноваженого органу з питань цивільної авіації, інших органів виконавчої влади з метою запобігання необ'єктивному висвітленню результатів перевірки.

2. Умови оплати праці державних авіаційних інспекторів визначаються Кабінетом Міністрів України.

3. Держава гарантує захист життя, здоров'я, честі, гідності державних інспекторів та осіб, уповноважених на проведення перевірок, і членів їхніх сімей від злочинних посягань та інших протиправних дій у зв'язку з виконанням ними своїх службових обов'язків.

4. За образу державних інспекторів та осіб, уповноважених на проведення перевірок, погрозу, насильство та за дії, які перешкоджають виконанням покладених на них обов'язків, винні особи притягаються до відповідальності згідно із законом.

**Стаття 18.** Обов'язки керівників суб'єктів авіаційної діяльності, що перевіряються

1. Керівник суб'єкта авіаційної діяльності, що перевіряється, зобов'язаний забезпечити надання всієї необхідної інформації, що стосується мети перевірки, а також забезпечити для державних інспекторів та осіб, уповноважених на проведення перевірки:

- 1) умови для ефективного проведення перевірки;
- 2) доступ до матеріалів, документів, даних та обладнання;
- 3) доступ до об'єктів і приміщень, що перевіряються.

2. Положення частини першої цієї статті також застосовуються до фізичних осіб, стосовно яких проводиться перевірка.

**Стаття 19.** Відносини уповноваженого органу з питань цивільної авіації з правоохоронними органами

1. Працівники правоохоронних органів зобов'язані надавати допомогу державним інспекторам та особам, уповноваженим на проведення перевірок, у виконанні ними службових обов'язків щодо інспектування і перевірок та припиняти незаконні дії осіб, які перешкоджають виконанням цих обов'язків.

2. Порядок взаємодії уповноваженого органу з питань цивільної авіації з правоохоронними органами встановлюється Кабінетом Міністрів України.

3. У разі виявлення державним інспектором або представником правоохоронних органів факту незаконного польоту повітряного судна, яке перебуває поза межами місця базування або аеродрому, що охороняється, державний інспектор або представник правоохоронних органів складають відповідний акт про правопорушення та/або видають припис.

**Стаття 20.** Розгляд скарг на рішення уповноваженого органу з питань цивільної авіації та його посадових осіб

1. Дії, рішення та висновки уповноваженого органу з питань цивільної авіації та його посадових осіб можуть бути оскаржені суб'єктами авіаційної діяльності, стосовно яких вони вчинені чи прийняті, до керівника уповноваженого органу з питань цивільної авіації шляхом подачі вмотивованої та обґрунтованої скарги.

2. Скарга на дії уповноваженого органу з питань цивільної авіації та його посадових осіб може бути подана суб'єктом авіаційної діяльності протягом десяти днів з дня вчинення такої дії, а щодо оскарження рішення чи висновків - протягом десяти днів з дня отримання рішення чи висновку.

3. Для розгляду скарги на висновок про перевірку та дії посадових осіб за результатами перевірки керівник уповноваженого органу з питань цивільної авіації утворює апеляційну комісію, повноваження та строки діяльності якої визначаються відповідним положенням.

4. Скарга на рішення, звіт про перевірку та дії посадових осіб за результатами перевірки розглядаються апеляційною комісією у п'ятнадцятиденний строк з дня отримання скарги.

5. У разі необхідності у проведенні детальної перевірки, яка потребує певного часу, строк розгляду скарги може бути продовжено, але не більше як до тридцяти днів.

6. Рішення, звіт про перевірку та дії посадових осіб можуть бути оскаржені в установленому порядку до суду.

**Стаття 21.** Система обов'язкових сповіщень щодо безпеки цивільної авіації

1. Експертна установа з розслідування авіаційних подій спільно з уповноваженим органом з питань цивільної авіації створюють систему обов'язкових сповіщень про інциденти з метою сприяння збору інформації про фактичні чи потенційні недоліки в забезпеченні безпеки польотів.

2. Уповноважений орган з питань цивільної авіації визначає перелік подій та обсяг інформації щодо безпеки в галузі цивільної авіації, які підлягають обов'язковому сповіщенню суб'єктами авіаційної діяльності, аналізу та/або розслідуванню, а також встановлює порядок сповіщення, розгляду отриманої інформації, її аналізу та вжиття відповідних заходів.

3. Інформація про авіаційні події та інциденти, надана в рамках системи обов'язкових сповіщень, вноситься до бази даних добровільних і обов'язкових сповіщень. До бази даних добровільних і обов'язкових сповіщень не вносяться жодні імена чи адреси осіб. Зазначеною базою даних користуються уповноважені особи уповноваженого органу з питань цивільної авіації та Експертна установа з розслідування авіаційних подій у межах

своїх повноважень з метою систематичного аналізу інформації в базі даних для виявлення тривожних тенденцій, пов'язаних з безпекою польотів, та вжиття запобіжних заходів у встановленому порядку.

4. Інформація, зібрана в базі даних добровільних і обов'язкових сповіщень, охороняється відповідно до закону.

5. Для забезпечення конфіденційності інформації, зазначеної в частині третій цієї статті, інформація розголошується заінтересованим особам відповідно до [частини другої статті 122](#) цього Кодексу.

## **Стаття 22.** Система добровільних сповіщень щодо безпеки цивільної авіації

1. З метою сприяння збору інформації про фактичні чи потенційні недоліки у забезпеченні безпеки польотів, які на нерегулярній основі фіксуються в рамках системи обов'язкових сповіщень, створюється та підтримується система добровільних сповіщень про події з безпеки у сфері цивільної авіації.

2. Система добровільних сповіщень надає кожному громадянину можливість інформувати відповідний уповноважений орган з питань цивільної авіації про події негативного характеру, які були ним зафіксовані чи до яких заявник був причетний. Зазначена система створюється відповідно до принципів та процедур, що визначаються уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

3. Громадянин, який сповіщає про події небезпечного характеру щодо цивільної авіації або про чинники, які можуть створити загрозу життю та здоров'ю пасажирів, авіаційного персоналу та експлуатаційних служб, а також інші загрози, у разі підтвердження такої інформації не може підлягати дискримінації, переслідуванню чи обмеженню його прав і свобод.

4. Громадянин, який надав завідомо недостовірну інформацію про факти, події небезпечного характеру або про чинники, які можуть створити загрозу життю та здоров'ю пасажирів, авіаційного персоналу та експлуатаційних служб, а також інші загрози, що стосуються цивільної авіації, несе відповідальність, передбачену законом України.

## **Розділ IV** **ВИКОРИСТАННЯ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ УКРАЇНИ**

**Стаття 23.** Організація використання повітряного простору України та відповідальність за порушення порядку його використання

1. Організація використання повітряного простору України - комплекс заходів, який вживається для забезпечення безпечного, економічного та регулярного повітряного руху, а також будь-якої іншої діяльності, пов'язаної з використанням повітряного простору України. [Положення про використання повітряного простору України](#) затверджується Кабінетом Міністрів України.

2. Організація використання повітряного простору України передбачає:

1) визначення структури та класифікації повітряного простору України;

2) планування та координацію діяльності з використання повітряного простору України відповідно до державних пріоритетів;

3) забезпечення дозвільного порядку використання повітряного простору України та/або забезпечення інформацією щодо використання повітряного простору України;

4) організацію повітряного руху, що включає:

а) обслуговування повітряного руху;

б) управління використанням повітряного простору України;

в) організацію потоків повітряного руху;

5) забезпечення контролю за дотриманням порядку та правил використання повітряного простору України у певних районах;

б) обслуговування аеронавігаційною інформацією;

7) аварійне сповіщення;

8) метеорологічне обслуговування;

9) забезпечення зв'язку, навігації, спостереження.

3. Порушенням порядку використання повітряного простору України вважаються дії або бездіяльність юридичних чи фізичних осіб, що призвели до порушення вимог законодавчих та інших нормативно-правових актів, які регулюють порядок використання повітряного простору України.

4. Перелік порушень порядку використання повітряного простору України визначається Положенням про використання повітряного простору України.

#### **Стаття 24.** Державні пріоритети у використанні повітряного простору України

1. Повітряний простір України є єдиним, без розподілу за відомчою належністю, та доступним усім користувачам повітряного простору України з рівними правами щодо його використання.

2. У разі виникнення необхідності використання повітряного простору України одночасно двома або більше користувачами першочергове право на його використання надається користувачам згідно з державними пріоритетами у такій послідовності:

1) відбиття повітряного нападу на територію України або запобігання та припинення порушень державного кордону і суверенних прав України в її виключній (морській) економічній зоні;

2) припинення протиправних дій повітряного судна, яке може використовуватися для вчинення терористичних актів у повітряному просторі України;

3) польоти повітряних суден для проведення всіх видів рятувальних робіт, спрямованих на збереження життя та здоров'я людей;

- 4) надання допомоги у разі виникнення надзвичайних ситуацій техногенного та природного характеру;
- 5) запобігання та припинення порушень порядку і правил використання повітряного простору України;
- 6) польоти повітряних суден, що виконуються з метою перевезення вищих посадових осіб України та інших держав;
- 7) польоти повітряних суден, які виконують спеціальні завдання в інтересах державної безпеки;
- 8) польоти, що виконуються відповідно до міжнародних договорів України;
- 9) виконання регулярних повітряних перевезень пасажирів, вантажів та пошти;
- 10) виконання нерегулярних повітряних перевезень пасажирів, вантажів та пошти;
- 11) провадження спеціальної діяльності, пов'язаної із здійсненням активного впливу на атмосферні процеси (боротьба з градом тощо);
- 12) виконання випробувальних польотів повітряних суден;
- 13) виконання польотів державних повітряних суден за планами навчально-бойової підготовки;
- 14) виконання польотів в інтересах національної економіки, проведення авіаційних робіт цивільними повітряними суднами;
- 15) навчальні і тренувальні польоти цивільної авіації;
- 16) навчальні стрільби та пуски ракет;
- 17) проведення вибухових робіт;
- 18) запуск метеорологічних радіозондів;
- 19) провадження іншої діяльності, пов'язаної з використанням повітряного простору України.

## **Стаття 25.** Структура повітряного простору України

1. Структура повітряного простору України розробляється та затверджується уповноваженим органом з питань цивільної авіації за погодженням з Генеральним штабом Збройних Сил України, а в разі потреби - із заінтересованими державними органами, підприємствами, установами, організаціями відповідно до стандартів і рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації, документів Євроконтролю та вимог авіаційних правил України.

2. Зміни до структури повітряного простору України вносяться на підставі пропозицій заінтересованих державних органів, підприємств, установ, організацій. Усі зміни затверджуються уповноваженим органом з питань цивільної авіації за погодженням

з Генеральним штабом Збройних Сил України, а в разі потреби - з відповідними державними органами, підприємствами, установами, організаціями та публікуються в документах аеронавігаційної інформації.

## **Стаття 26.** Класифікація повітряного простору України

1. Повітряний простір України, доступний для виконання польотів загального повітряного руху, поділяється на:

1) контрольований повітряний простір України обслуговування повітряного руху, в межах якого можуть надаватися в установленому порядку всі види обслуговування повітряного руху (диспетчерське, польотно-інформаційне, аварійне);

2) повітряний простір України поза межами контрольованого повітряного простору обслуговування повітряного руху, де в установленому порядку забезпечуються польотно-інформаційне та аварійне обслуговування.

2. Класифікація повітряного простору України обслуговування повітряного руху визначається уповноваженим органом з питань цивільної авіації виходячи з потреб користувачів повітряного простору України, необхідності забезпечення безпеки польотів, їх економічної ефективності та публікується в документах аеронавігаційної інформації.

## **Стаття 27.** Використання міжнародного повітряного простору

1. Використання повітряного простору над відкритим морем, де відповідальність за обслуговування повітряного руху міжнародними договорами України покладена на Україну, здійснюється відповідно до норм міжнародного права.

## **Стаття 28.** Об'єднана цивільно-військова система організації повітряного руху

1. Об'єднана цивільно-військова система організації повітряного руху забезпечує виконання завдань щодо організації використання повітряного простору України, безпечного і регулярного повітряного руху в повітряному просторі України та в повітряному просторі над відкритим морем, де відповідальність за обслуговування повітряного руху міжнародними договорами України покладена на Україну.

2. Структура, завдання та порядок функціонування об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху визначаються Кабінетом Міністрів України.

## **Стаття 29.** Дозвільний порядок використання повітряного простору України

1. Використання повітряного простору України здійснюється на підставі дозволів, що надаються органами об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху відповідно до порядку, визначеного Положенням про використання повітряного простору України, крім випадків, передбачених [пунктами 1-5 частини другої статті 24](#) цього Кодексу.

2. У разі виконання польотів цивільних 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.

3. Вибуття повітряного судна чи літального апарата з території України (прибуття на територію України) дозволяється через міжнародні аеропорти, в яких розташовані органи доходів і зборів та органи охорони державного кордону України.

Вибуття повітряного судна чи літального апарата з території України (прибуття на територію України) через інші аеропорти та поза місцем розташування органів доходів і зборів та органів охорони державного кордону України допускається у виняткових випадках з дозволу Кабінету Міністрів України або в разі вимушеної посадки повітряного судна (літального апарата).

### **Стаття 30.** Заборони та обмеження використання повітряного простору України

1. Використання повітряного простору України або його окремої частини може бути частково або повністю обмежено уповноваженим органом з питань цивільної авіації та органами об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху відповідно до порядку, визначеного Положенням про використання повітряного простору України.

**Стаття 31.** Контроль за дотриманням порядку та правил використання повітряного простору України

1. Контроль за дотриманням порядку використання повітряного простору України під час планування, координації та використання повітряного простору України, обслуговування та управління повітряним рухом у районах польотної інформації, диспетчерських районах та зонах і на маршрутах обслуговування повітряного руху здійснюється органами об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху.

2. Контроль за дотриманням порядку використання повітряного простору України під час охорони державного кордону України, управління польотами державних повітряних суден, контролю польотів повітряних суден та переміщення інших об'єктів, що перетинають державний кордон України або виконують польоти в межах зон з особливим режимом використання та у спеціальних зонах повітряного простору України, здійснюється підрозділами Повітряних Сил Збройних Сил України, правоохоронних органів та інших військових формувань, утворених відповідно до законів України.

3. Підрозділами обслуговування повітряного руху державних органів, органів місцевого самоврядування контроль за дотриманням порядку використання повітряного простору України здійснюється під час обслуговування повітряного руху в зонах їхньої відповідальності.

4. Порядок взаємодії органів об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху, органів управління Повітряних Сил Збройних Сил України та інших органів, які здійснюють контроль за дотриманням порядку та правил використання повітряного простору України, визначається Положенням про використання повітряного простору України.

### **Стаття 32.** Перетинання повітряними суднами державного кордону України

1. Повітряні судна перетинають державний кордон України згідно з порядком, встановленим Положенням про використання повітряного простору України, у спеціально виділених маршрутах обслуговування повітряного руху, відомості про які публікуються в документах аеронавігаційної інформації.

2. Перелік маршрутів обслуговування повітряного руху для перетинання державного кордону України затверджується уповноваженим органом з питань цивільної авіації за погодженням з Генеральним штабом Збройних Сил України та Адміністрацією Державної прикордонної служби України.

3. Перетинання державного кордону України поза маршрутами обслуговування повітряного руху забороняється, крім випадків, встановлених цим Кодексом.

Перетинання державного кордону України поза маршрутами дозволяється:

а) з дозволу Генерального штабу Збройних Сил України за погодженням з Адміністрацією Державної прикордонної служби України;

б) аварійно-рятувальним та аварійно-відбудовним службам під час виникнення надзвичайних ситуацій, спричинених великими аваріями, катастрофами і стихійним лихом за поданням Міністерства закордонних справ України з дозволу Генерального штабу Збройних Сил України.

### **Стаття 33. Обслуговування повітряного руху та управління повітряним рухом**

1. Обслуговування повітряного руху в районах польотної інформації, диспетчерських районах, диспетчерських зонах, на маршрутах обслуговування повітряного руху, у тому числі в повітряному просторі над відкритим морем, де відповідальність за обслуговування повітряного руху міжнародними договорами України покладена на Україну (крім зон та аеродромів, де обслуговування повітряного руху здійснюється відповідними підрозділами державних органів, органів місцевого самоврядування), організується та здійснюється в порядку, встановленому Положенням про використання повітряного простору України.

2. Управління повітряним рухом поза встановленими маршрутами обслуговування повітряного руху в повітряному просторі України та в повітряному просторі над відкритим морем, де відповідальність за обслуговування повітряного руху міжнародними договорами України покладена на Україну (крім зон та аеродромів, де управління повітряним рухом здійснюють органи управління повітряним рухом Збройних Сил України та інших військових формувань), організується та здійснюється відповідними підрозділами/органами об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху.

3. Управління повітряним рухом у тимчасово зарезервованому повітряному просторі та на аеродромах державної авіації здійснюється органами управління повітряним рухом Збройних Сил України, правоохоронних органів, органів виконавчої влади, яким вони належать.

4. Обслуговування повітряного руху на цивільних аеродромах, що належать державним органам, органам місцевого самоврядування, суб'єктам авіаційної діяльності, здійснюється в порядку, встановленому уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

5. Обслуговування повітряного руху та управління повітряним рухом на аеродромах спільного використання організується експлуатантами цього аеродрому в порядку, встановленому уповноваженим органом з питань цивільної авіації та Міністерством оборони України.



6. З метою забезпечення координації організації повітряного руху підрозділи об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху укладають письмові угоди з відповідним органом обслуговування повітряного руху суміжної держави в порядку, визначеному уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

#### **Стаття 34. Сертифікація аеронавігаційного обслуговування**

1. Уповноважений орган з питань цивільної авіації:

1) визначає вимоги щодо надання аеронавігаційного обслуговування та перелік послуг, що надаються суб'єктами аеронавігаційного обслуговування на всіх етапах польоту повітряних суден;

2) проводить сертифікацію суб'єктів авіаційної діяльності, які надають послуги з аеронавігаційного обслуговування, сукупно чи окремо, з організації повітряного руху, зв'язку, навігації, спостереження (радіотехнічного забезпечення), метеорологічного обслуговування та надання аеронавігаційної інформації;

3) проводить сертифікацію наземних засобів та об'єктів зв'язку, навігації, спостереження згідно із законодавством України.

#### **Стаття 35. Метеорологічне обслуговування**

1. Уповноважений орган з питань цивільної авіації:

1) розробляє і встановлює вимоги щодо метеорологічного обслуговування цивільної авіації;

2) визначає вимоги щодо порядку метеорологічного обслуговування на аеродромах та маршрутах польотів;

3) здійснює сертифікацію аеродромного метеорологічного обладнання.

#### **Стаття 36. Плата за аеронавігаційне обслуговування**

1. Аеронавігаційне обслуговування польотів повітряних суден (на маршруті, на підході та в районі аеродрому) здійснюється провайдерами аеронавігаційного обслуговування на платній основі.

Провайдер аеронавігаційного обслуговування за погодженням з уповноваженим органом з питань цивільної авіації може передавати на договірних засадах право щодо технічної експлуатації наземних засобів зв'язку, навігації та спостереження юридичним особам, сертифікованим відповідно до авіаційних правил України.

2. Розмір одиничних ставок плати за послуги з аеронавігаційного обслуговування польотів повітряних суден (на маршруті, на підході та в районі аеродрому) встановлюється однаковим для всіх користувачів повітряного простору України і визначається відповідно до законодавства України, стандартів та рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації і документів Євроконтролю.

3. Плата за послуги з аеронавігаційного обслуговування (на маршруті, на підході та в районі аеродрому) справляється Євроконтролем та/або провайдером (провайдерами)

аеронавігаційного обслуговування відповідно до міжнародних договорів та законодавства України. Порядок розрахунку розміру зазначеної плати, порядок її внесення та звільнення від сплати визначається відповідно до законодавства України та зобов'язань України за міжнародними договорами України.

4. У разі несплати боржником неоскарженого в установлений строк рахунка до нього може бути вжито заходів щодо відшкодування боргу, включаючи затримання повітряного судна та припинення обслуговування повітряних суден боржника після закінчення триденного строку з дня отримання боржником відповідного письмового попередження, а також за відсутності обґрунтованих причин продовження строків сплати боргу.

5. Плата за послуги з аеронавігаційного обслуговування на маршруті використовується провайдером (провайдерами) аеронавігаційного обслуговування для покриття витрат на надання таких послуг у порядку, визначеному законодавством України, стандартами та рекомендованою практикою Міжнародної організації цивільної авіації і документами Євроконтролю, а також для сплати членських внесків України до Євроконтролю. За рахунок плати за послуги з аеронавігаційного обслуговування на маршруті компенсуються витрати Євроконтролю на експлуатацію системи плати за послуги з аеронавігаційного обслуговування на маршруті.

6. Плата за послуги з аеронавігаційного обслуговування на підході та в районі аеродрому використовується провайдером (провайдерами) аеронавігаційного обслуговування для покриття витрат на забезпечення цього обслуговування. За рахунок плати за послуги з аеронавігаційного обслуговування на підході та в районі аеродрому компенсуються витрати Євроконтролю на справляння цієї плати.

### **Стаття 37. Обслуговування аеронавігаційною інформацією**

1. Порядок обслуговування аеронавігаційною інформацією/даними здійснюється згідно з авіаційними правилами України відповідно до стандартів і рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації та вимог Євроконтролю.

2. Аеронавігаційна інформація публікується у вигляді об'єднаного пакета за формою, визначеною документами Міжнародної організації цивільної авіації та Євроконтролю, є доступною для всіх користувачів повітряного простору України та надається на платній основі.

## **Розділ V ПОВІТРЯНІ СУДНА ТА ЛЬОТНА ПРИДАТНІСТЬ**

### **Стаття 38. Класифікація повітряних суден**

1. Повітряні судна поділяються на цивільні і державні.

2. Прототипом цивільного повітряного судна вважається повітряне судно нової конструкції, призначене для використання як цивільне повітряне судно, на якому проводяться випробування з метою сертифікації типової конструкції.

3. Модифікованим цивільним повітряним судном вважається цивільне повітряне судно, на якому вперше встановлені нові компоненти або обладнання, що впливають на характеристики повітряного судна або призначені для розширення його експлуатаційних обмежень, і на якому проводяться випробування з метою схвалення встановлення цих

компонентів або обладнання. До модифікованого цивільного повітряного судна також належить цивільне повітряне судно, на якому проводяться випробування з метою розширення експлуатаційних обмежень без встановлення нових компонентів або обладнання.

4. Новим цивільним повітряним судном вважається серійно виготовлене цивільне повітряне судно, на якому проводяться приймальні випробування з метою підтвердження його характеристик характеристикам схваленої типової конструкції.

### **Стаття 39. Реєстрація цивільних повітряних суден**

1. Цивільне повітряне судно може бути зареєстроване лише в одному реєстрі.

2. Внесення повітряного судна до Державного реєстру цивільних повітряних суден України визначає його національну належність до України.

Реєстрація повітряного судна в Державному реєстрі цивільних повітряних суден України не є свідченням права власності на повітряне судно будь-якої юридичної або фізичної особи.

Уповноважений орган з питань цивільної авіації несе відповідальність за контроль льотної придатності та експлуатації цього повітряного судна.

3. Цивільному повітряному судну, внесеному до Державного реєстру цивільних повітряних суден України, надаються державний та реєстраційний знаки та видається реєстраційне посвідчення згідно з авіаційними правилами України.

Повітряне судно може бути зареєстроване за умови, що воно:

- а) є власністю юридичної особи України або фізичної особи - резидента;
- б) отримується експлуатантом України в оренду чи у лізинг у нерезидента.

4. Уповноважений орган з питань цивільної авіації може відмовити в реєстрації цивільного повітряного судна у разі, якщо повітряне судно не відповідає вимогам щодо льотної придатності, охорони навколишнього природного середовища або інших обмежень, встановлених уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

5. З дня внесення цивільного повітряного судна до Державного реєстру цивільних повітряних суден України всі записи, зроблені раніше щодо цього судна у реєстрах повітряних суден інших держав, Україною не визнаються.

6. У разі якщо повітряне судно не виключено з Державного реєстру цивільних повітряних суден України, внесення його до реєстру повітряних суден іншої держави Україною не визнається.

7. Цивільні повітряні судна підлягають перереєстрації у Державному реєстрі цивільних повітряних суден України у випадках, передбачених авіаційними правилами України.

8. Не підлягають реєстрації у Державному реєстрі цивільних повітряних суден України:

- 1) повітряні судна, зліт яких здійснюється за допомогою ніг пілота (дельтаплани, парaplани, мотопарaplани тощо);
- 2) метеорологічні радіозонди та кулі-пілоти, що використовуються виключно для метеорологічних потреб;
- 3) безпілотні некеровані аеростати без корисного вантажу;
- 4) безпілотні повітряні судна, максимальна злітна вага яких не перевищує 20 кілограмів і які використовуються для розваг та спортивної діяльності.

Ці повітряні судна підлягають обліку в організаціях, зазначених у [частині дев'ятій статті 4](#) цього Кодексу.

9. Нові та модифіковані повітряні судна, не внесені до Державного реєстру цивільних повітряних суден України, на яких проводяться приймальні випробування, та модифіковані повітряні судна іноземної реєстрації, на яких проводяться приймальні випробування в Україні, підлягають обліку з наданням тимчасових позначень та виданням тимчасового облікового посвідчення. Облік таких повітряних суден здійснюється уповноваженим центральним органом з питань цивільної авіації. Порядок обліку та форма тимчасового облікового посвідчення для таких повітряних суден визначаються авіаційними правилами України.

10. Реєстрацію планерів, дельтапланів, надлегких літальних апаратів, інших повітряних суден спортивного призначення, повітряних суден аматорської конструкції, аеростатичних апаратів, а також видачу посвідчень про їх реєстрацію здійснює уповноважений орган з питань цивільної авіації чи установи, що визначені уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

**Стаття 40.** Міжнародні договори відповідно до [статті 83 bis](#) до [Конвенції про міжнародну цивільну авіацію](#)

1. Керівник уповноваженого органу з питань цивільної авіації відповідно до [Закону України "Про ратифікацію Протоколу про введення нової статті 83 bis до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію"](#) може укласти з авіаційним органом влади іншої держави договір про взяття на себе певних функцій та обов'язків держави реєстрації щодо повітряного судна, яке зареєстроване в цій державі, якщо експлуатантом цього повітряного судна є український експлуатант.

2. Керівник уповноваженого органу з питань цивільної авіації може укласти договір з авіаційним органом влади іншої держави про передачу цій державі певних функцій та обов'язків держави реєстрації щодо повітряного судна, зареєстрованого в Україні.

3. Про будь-який договір, укладений згідно з частинами першою і другою цієї статті, щодо передачі функцій та обов'язків держави реєстрації щодо повітряного судна керівник уповноваженого органу з питань цивільної авіації повідомляє Раду Міжнародної організації цивільної авіації.

**Стаття 41.** Виключення повітряного судна з Державного реєстру цивільних повітряних суден України

1. Повітряне судно виключається з Державного реєстру цивільних повітряних суден України у разі:

1) припинення експлуатації типу повітряного судна;

2) подання власником повітряного судна або уповноваженою ним особою заявки на виключення повітряного судна з Державного реєстру цивільних повітряних суден України;

3) не продовження дії сертифіката льотної придатності або дозволу на виконання польотів протягом 24 місяців;

4) припинення договору оренди чи лізингу такого повітряного судна.

2. У разі виключення повітряного судна з Державного реєстру цивільних повітряних суден України реєстраційне посвідчення втрачає чинність.

#### **Стаття 42.** Льотна придатність повітряних суден

1. Льотна придатність повітряного судна встановлюється шляхом сертифікації типової конструкції виробу авіаційної техніки, що є первинним визначенням льотної придатності.

2. Льотна придатність екземпляра повітряного судна забезпечується відповідністю його конструкції, компонентів та обладнання, що встановлені на ньому, схваленій типовій конструкції, виконанням заходів з підтримання льотної придатності та підтвердженням того, що воно перебуває у стані, придатному для виконання польоту.

3. Система підтримання льотної придатності повітряних суден встановлюється авіаційними правилами України.

**Стаття 43.** Схвалення типової конструкції виробів авіаційної техніки, їх компонентів та обладнання

1. Виріб авіаційної техніки серійного виробництва повинен мати сертифікат типу. Сертифікат типу і сертифікація змін до нього, у тому числі додаткові сертифікати типу, видаються розробнику за його заявкою, якщо заявник довів, що виріб відповідає сертифікаційному базису для типової конструкції, встановленому з метою забезпечення відповідності вимогам льотної придатності та вимогам щодо захисту навколишнього природного середовища, визначеним авіаційними правилами України, а також якщо відсутні особливі риси або характеристики, що роблять його небезпечним під час експлуатації. Сертифікат типу охоплює виріб, у тому числі всі компоненти і обладнання, встановлені на ньому.

2. Основні компоненти і обладнання, призначені для встановлення на виробі, повинні мати свідоцтво про схвалення або схвальний лист. Компоненти і обладнання, що підлягають схваленню окремо від схвалення типової конструкції виробу, визначаються авіаційними правилами України. Усі положення авіаційних правил України, що застосовуються до сертифікації типу, також застосовуються до схвалення шляхом видання свідоцтв про схвалення або схвальних листів для компонентів і обладнання, якщо інше не передбачено авіаційними правилами України.

3. Для повітряних суден одного типу з урахуванням їх кількості може бути виданий обмежений сертифікат типу. У такому разі встановлюється відповідний сертифікаційний базис, що гарантує забезпечення адекватного рівня безпеки з урахуванням мети використання, незважаючи на відхилення від визначених авіаційними правилами України вимог з льотної придатності для відповідної категорії повітряних суден. На видання обмежених сертифікатів типу поширюються положення, що застосовуються до видання сертифікатів типу.

#### **Стаття 44.** Льотна придатність екземпляра цивільного повітряного судна

1. На кожне цивільне повітряне судно, внесене до Державного реєстру цивільних повітряних суден України, видається відповідно до авіаційних правил України уповноваженим органом з питань цивільної авіації сертифікат льотної придатності відповідного зразка, який засвідчує відповідність його конструкції та експлуатаційної документації схваленій типовій конструкції, а також стан придатності повітряного судна до польотів.

2. У разі невідповідності повітряного судна вимогам льотної придатності уповноважений орган з питань цивільної авіації замість сертифіката льотної придатності може видати дозвіл на виконання польотів, якщо встановлено, що повітряне судно здатне безпечно виконувати основний політ за умови дотримання встановлених обмежень.

Перелік умов, за яких може бути видано дозвіл на виконання польотів, установлюється авіаційними правилами України. На таких повітряних суднах не дозволяється здійснювати комерційні перевезення багажу, вантажу, пошти та пасажирів і виконувати авіаційні роботи за плату, наймом або договором чартеру та проводити навчання.

На імпортоване в Україну повітряне судно, що планується використовувати в авіації загального призначення, маса якого не перевищує 5700 кілограмів для літаків та 3180 кілограмів для гелікоптерів і типова конструкція якого сертифікована уповноваженим органом держави-розробника або спеціалізованою установою, видається дозвіл на виконання польотів без схвалення його типової конструкції уповноваженим органом з питань цивільної авіації за умови позитивного висновку зазначеного органу про можливість та умови його експлуатації і подання уповноваженому органу з питань цивільної авіації необхідної інформації для видачі такого висновку та забезпечення нагляду.

3. У разі виконання польоту в повітряному просторі інших держав експлуатант повітряного судна, на яке видано дозвіл на виконання польотів, перед початком польоту має отримати дозвіл відповідних уповноважених органів цих держав.

4. Цивільне повітряне судно в разі застосування до нього вимог щодо шуму на місцевості та емісії шкідливих речовин авіаційних двигунів повинно бути сертифіковане на відповідність авіаційним правилам України.

5. З метою встановлення відповідності повітряного судна нормативам у сфері захисту навколишнього природного середовища уповноважений орган з питань цивільної авіації видає сертифікат повітряного судна щодо шуму на місцевості.

6. Сертифікація планерів, дельтапланів, надлегких літальних апаратів, інших повітряних суден спортивного призначення, повітряних суден аматорської конструкції,

аеростатичних апаратів та допоміжних пристроїв, що впливають на безпеку польотів, здійснюється установою, визначеною уповноваженим органом з питань цивільної авіації, за участю розробника зазначених повітряних суден і відповідних федерацій та асоціацій.

Видача дозволів на виконання польотів з метою засвідчення льотної придатності, а також контроль за підтриманням льотної придатності у процесі експлуатації зазначених у цій статті повітряних суден здійснюються в порядку, передбаченому правилами, встановленими уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

## **Розділ VI ПОЛЬОТИ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН**

### **Стаття 45. Організація польотів**

1. Правила та порядок організації польотів цивільних повітряних суден установлюються уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

2. [Правила](#) та порядок організації польотів державних повітряних суден установлюються Міністерством оборони України.

### **Стаття 46. Польоти повітряних суден**

1. Авіаційними правилами України з урахуванням вимог міжнародних договорів України установлюється класифікація видів польотів, визначаються детальні умови та правила здійснення польотів в межах України, польотів з/до України українських та іноземних цивільних повітряних суден у повітряному просторі України та поза межами України, здійснення випробувальних польотів для українських цивільних повітряних суден.

2. Міжнародні польоти у повітряному просторі України виконуються на підставі відповідних міжнародних договорів України та авіаційних правил України, основні засади яких публікуються у збірнику аеронавігаційної інформації.

3. Регулярні міжнародні польоти, під час яких повітряні судна перетинають державний кордон більш як однієї країни, виконуються на підставі міжнародних договорів та домовленостей між авіаційними органами влади, уповноваженими на укладення цих домовленостей у встановленому законодавством порядку.

4. Випробувальні польоти повітряних суден цивільної авіації на території України виконуються лише з аеродромів або злітно-посадкових майданчиків, сертифікованих або допущених до експлуатації згідно з авіаційними правилами України.

5. Міжнародні польоти іноземних безпілотних цивільних повітряних суден виконуються на підставі спеціального дозволу уповноваженого органу з питань цивільної авіації, що видається за погодженням з Міністерством оборони України в порядку, встановленому авіаційними правилами України.

6. Для виконання польоту необхідно отримати від уповноваженого органу з питань цивільної авіації дозвіл на виліт цивільного повітряного судна з аеродрому України, приліт повітряного судна до аеродрому України або на проліт територією України, за винятком випадків, установлених авіаційними правилами України.

7. Порядок подання запиту щодо видачі такого дозволу, умови та порядок його видачі встановлюються авіаційними правилами України.

8. Експлуатант зобов'язаний виконувати польоти лише на повітряному судні, яке перебуває у справному стані та підготовлене до польотів згідно з вимогами експлуатаційно-технічної документації.

#### **Стаття 47. Бортова документація повітряного судна**

1. На борту цивільного повітряного судна під час виконання польотів повинні бути:

- 1) реєстраційне посвідчення;
- 2) сертифікат льотної придатності або дозвіл на виконання польотів;
- 3) повний перелік бортової документації, що визначається авіаційними правилами України.

#### **Стаття 48. Зв'язок під час виконання польотів**

1. Екіпаж повітряного судна, обладнаного засобами радіозв'язку, повинен здійснювати безперервне прослуховування відповідних каналів радіозв'язку органу обслуговування повітряного руху.

2. Порядок ведення зв'язку під час виконання польотів визначається авіаційними правилами України.

3. Заборонено виконання польоту повітряного судна в контрольованому повітряному просторі без двостороннього радіозв'язку з органом обслуговування повітряного руху.

## **Розділ VII АВІАЦІЙНИЙ ПЕРСОНАЛ**

#### **Стаття 49. Склад авіаційного персоналу**

1. Особа, яка належить до авіаційного персоналу, має відповідати кваліфікаційним вимогам за професійною ознакою, станом здоров'я та мати належним чином оформлене свідоцтво згідно з авіаційними правилами України.

2. Свідоцтво видається окремо на кожну спеціальність осіб авіаційного персоналу. У свідоцтво можуть вноситися відмітки про право виконання деяких функцій, передбачених іншими спеціальностями.

3. Особа авіаційного персоналу зобов'язана мати при собі свідоцтво під час провадження професійної діяльності і провадити таку діяльність згідно з умовами та обмеженнями, передбаченими свідоцтвом.

4. Наявність свідоцтва є необхідним для таких спеціальностей осіб авіаційного персоналу:

- 1) пілот повітряного судна;



- 2) диспетчер управління повітряним рухом (диспетчер служби руху);
- 3) персонал з технічного обслуговування повітряних суден;
- 4) члени випробувального екіпажу;
- 5) член екіпажу пасажирського салону (бортпровідник);
- 6) диспетчер із забезпечення польотів.

5. Для осіб авіаційного персоналу, які не зазначені в частині четвертій цієї статті та виконують певні функції у складі екіпажу повітряного судна або інші обов'язки з авіаційної діяльності, уповноважений орган з питань цивільної авіації може встановити вимогу про необхідність наявності свідоцтв.

6. Свідоцтво авіаційного персоналу може бути анульоване або дія його призупинена, а також можуть бути обмежені надані ним права у разі порушення вимог нормативно-правових актів, що регламентують льотну роботу, використання повітряного простору, організацію повітряного руху, технічне обслуговування авіаційної техніки, що безпосередньо впливають на безпеку польотів.

#### **Стаття 50.** Заборони та обмеження до власника свідоцтва

1. Власнику свідоцтва забороняється провадити професійну діяльність, передбачену свідоцтвом та відповідними рейтингами, перебуваючи під впливом будь-якої психотропної речовини, що може призвести до нездатності належним чином здійснювати професійні функції з дотриманням встановлених вимог безпеки.

2. Власник свідоцтва не може провадити діяльність, пов'язану з ризиком потрапляння під дію психотропних речовин. У разі встановлення факту вживання психотропних речовин, пов'язаного з ризиком, власник свідоцтва усувається від виконання своїх обов'язків та притягається до відповідальності згідно із законом.

3. Пілоту комерційної авіації дозволяється виконувати функції командира повітряного судна під час здійснення польотів до досягнення ним 60 років, 65 років - якщо польоти виконуються у складі екіпажу на повітряному судні, сертифікованому для виконання польотів більш як одним пілотом, і другий пілот молодший 60 років.

4. Пілоту комерційної авіації, який виконує функції другого пілота, дозволяється виконувати свої обов'язки під час здійснення польотів до досягнення 65 років.

5. Пілот авіації загального призначення має право виконувати польоти за наявності чинного медичного сертифіката.

#### **Стаття 51.** Сертифікація і допуск авіаційного персоналу до авіаційної діяльності

1. Кандидат на одержання свідоцтва має продемонструвати відповідність своїх знань та професійних навиків вимогам для видачі відповідного свідоцтва. Порядок атестації визначається авіаційними правилами України.

2. Кандидат на одержання свідоцтва, рейтингу повинен мати відповідну професійну підготовку за затвердженою програмою у сертифікованому навчальному закладі,

належний досвід та придатність за станом здоров'я, підтвержені в установленому порядку.

3. Порядок сертифікації і допуску авіаційного персоналу до авіаційної діяльності встановлюється авіаційними правилами України.

4. Уповноважений орган з питань цивільної авіації може відмовити у видачі свідоцтва або анулювати його, якщо власник свідоцтва двічі притягувався до відповідальності за порушення [статті 48](#), частини першої статті 52, [частин третьої та четвертої статті 60](#) цього Кодексу.

**Стаття 52.** Підготовка, перепідготовка, підтвердження/відновлення та підвищення кваліфікації авіаційного персоналу і персоналу з наземного обслуговування

1. Підготовка, перепідготовка, підтвердження/відновлення та підвищення кваліфікації авіаційного персоналу і персоналу з наземного обслуговування з видачею відповідного сертифіката/свідоцтва проводиться в авіаційних навчальних закладах, центрах перепідготовки і підвищення кваліфікації авіаційних спеціалістів та в інших закладах, у тому числі іноземних, що сертифіковані або визнані уповноваженим органом з питань цивільної авіації для проведення відповідної підготовки.

2. Порядок проходження підготовки, перепідготовки, підтвердження/відновлення та підвищення кваліфікації авіаційного персоналу встановлюється авіаційними правилами України.

3. Перелік персоналу з наземного обслуговування, вимоги до його підготовки, перепідготовки, підтвердження/відновлення та підвищення кваліфікації встановлюються авіаційними правилами України.

Дія цих положень поширюється на керівників суб'єктів авіаційної діяльності та їх керівний склад, які несуть відповідальність за безпеку авіації.

**Стаття 53.** Трудові відносини та соціальний захист авіаційного персоналу

1. Трудові відносини та соціальний захист авіаційного персоналу регулюються законодавством України про працю, соціальне страхування і державну допомогу, іншими актами законодавства України, галузевою угодою між центральним органом виконавчої влади в галузі транспорту і профспілками працівників цивільної авіації України, колективними договорами підприємств.

2. Особливості умов праці, соціально-побутового, житлового забезпечення, режиму робочого часу, часу відпочинку окремих категорій авіаційного персоналу встановлюються законодавством з урахуванням міжнародних вимог та рекомендацій щодо безпечних умов праці та особливих умов соціального захисту окремих категорій авіаційного персоналу.

**Стаття 54.** Державне регулювання авіаційної медичної діяльності

1. Уповноважений орган з питань цивільної авіації у процесі регулювання сфери авіаційної медичної діяльності здійснює такі функції:

1) надає повноваження авіаційного медичного екзаменатора на проведення медичної сертифікації, обмежує або забороняє проведення медичної сертифікації у разі порушень вимог, визначених законодавством, у тому числі авіаційними правилами України;

2) надає повноваження медичним центрам на проведення медичної сертифікації авіаційного персоналу, обмежує або забороняє проведення медичної сертифікації у разі порушень вимог, визначених законодавством, у тому числі авіаційними правилами України;

3) погоджує програми навчальних закладів, на базі яких проводяться курси професійної підготовки для кандидатів на посаду авіаційного медичного екзаменатора;

4) визначає умови і порядок:

а) проведення медичного обстеження авіаційного персоналу;

б) видачі та зберігання медичних звітів про наявність або відсутність медичних протипоказань для видачі медичного сертифіката;

в) здійснення контролю за документальним оформленням та зберіганням результатів авіамедичного обстеження.

#### **Стаття 55. Медичний сертифікат та медичне обстеження авіаційного персоналу**

1. Медичний сертифікат видається авіаційному персоналу на підставі заяви та результатів його медичного обстеження.

2. Медичне обстеження авіаційного персоналу проводять і надають висновок про наявність або відсутність медичних протипоказань до виконання своїх обов'язків авіаційні медичні екзаменатори, які виконують свої функції на базі авіаційних медичних центрів.

3. Медична сертифікація не застосовується до авіаційного персоналу з технічного обслуговування повітряних суден, які не є членами екіпажу повітряного судна.

#### **Стаття 56. Центри авіаційної медицини**

1. Проведення медичної сертифікації авіаційного персоналу здійснюється у центрах авіаційної медицини.

2. Авіаційні медичні центри та авіаційні медичні екзаменатори призначаються уповноваженим органом з питань цивільної авіації відповідно до вимог авіаційних правил України.

### **Розділ VIII ЕКІПАЖ ПОВІТРЯНОГО СУДНА**

#### **Стаття 57. Екіпаж повітряного судна**

1. Екіпаж повітряного судна складається з осіб льотного складу, до якого належать особи льотного екіпажу та екіпажу пасажирського і вантажного салону, які під час польоту постійно виконують такі функції:

1) виконання процедур, передбачених керівництвом з льотної експлуатації повітряного судна;

2) обслуговування устаткування, механізмів та приладів, необхідних для польоту повітряного судна, а також обладнання, встановленого на повітряному судні та необхідного для виконання польотного завдання;

3) забезпечення процедур безпеки пасажирів на борту повітряного судна та їх обслуговування.

2. Склад екіпажу визначається залежно від типу повітряного судна, характеристик і тривалості польоту, характеру операцій, для яких це повітряне судно призначене. Склад випробувального екіпажу визначається відповідно до авіаційних правил України щодо проведення випробувальних польотів. Поіменний список членів екіпажу визначається експлуатантом перед кожним польотом.

3. Мінімальна чисельність складу екіпажу повітряного судна встановлюється керівництвом з льотної експлуатації конкретного типу повітряного судна.

4. Усі члени екіпажу належать до льотного складу.

#### **Стаття 58. Обов'язки та права членів екіпажу повітряного судна**

1. Член екіпажу відповідає за належне виконання своїх службових обов'язків, виконання обов'язків, пов'язаних з безпекою повітряного судна, пасажирів на борту.

2. Член екіпажу повинен:

1) доповідати командирі про будь-який випадок відмови, збою чи дефект, що можуть вплинути на безпечну експлуатацію повітряного судна, включаючи його аварійні системи;

2) використовувати схеми доповіді експлуатанта про випадки загрози згідно з програмою безпеки і заходами щодо безпеки польотів.

3. Членові екіпажу забороняється виконувати свої обов'язки на повітряному судні, якщо він:

1) перебуває під дією будь-якого препарату, що впливає на працездатність і може загрожувати безпеці польоту повітряного судна;

2) погано почувається, що може загрожувати безпеці польоту.

4. Членові екіпажу забороняється вживати алкоголь менш як за вісім годин до зазначеного часу виконання своїх службових обов'язків у польоті або оголошення режиму готовності, заступати на льотне чергування з рівнем алкоголю в крові, що перевищує 0,2 проміле, та вживати алкоголь під час польоту чи перебуваючи в режимі очікування.

## **Стаття 59. Командир повітряного судна**

1. Командиром повітряного судна може бути пілот, який має відповідну кваліфікацію та досвід. Командира повітряного судна з числа членів екіпажу призначає експлуатант для виконання керівних функцій на повітряному судні.

2. Власник, орендар або лізингоодержувач повітряного судна авіації загального призначення призначає пілота, на якого покладає виконання функцій командира повітряного судна та відповідальність за безпечне виконання польоту.

3. У разі якщо до складу екіпажу повітряного судна входить лише одна особа, вона виконує обов'язки командира повітряного судна.

## **Стаття 60. Відповідальність та права командира повітряного судна**

1. Командир повітряного судна:

1) несе відповідальність за безпеку всіх членів екіпажу, пасажирів і вантажу на борту з моменту, коли він піднімається на борт, до моменту, доки не залишить літак після польоту;

2) несе відповідальність за експлуатацію і безпеку повітряного судна з моменту готовності повітряного судна вирулити на злітну смугу для польоту до того моменту, коли закінчилося приземлення і двигун (двигуни), що використовувався як основна силова установка, заглушено;

3) має право віддавати команди, які вважає необхідними і такими, що забезпечують безпеку повітряного судна, пасажирів і вантажу, що перевозяться літаком;

4) має право відмовити в перевезенні: будь-якої особи або будь-якої частини вантажу, якщо, на його думку, це може становити потенційну загрозу безпеці літака чи пасажирів; особі, якщо вона перебуває під впливом алкоголю або медичних препаратів до такого ступеня, що може загрожувати безпеці літака або пасажирів; небажаних пасажирів, депортованих осіб чи ув'язнених, якщо їх переміщення становить загрозу безпеці літака чи пасажирів;

5) повинен забезпечити інформування пасажирів про місцезнаходження аварійних виходів, розташування і використання відповідного аварійного і рятувального обладнання;

6) має право приймати остаточне рішення про прийняття чи неприйняття літака з експлуатаційними недоліками, дозволеними експлуатаційною документацією;

7) повинен забезпечити проведення передпольотної підготовки.

2. Командир або пілот, якому передано управління польотом в аварійній ситуації, що вимагає термінового прийняття рішення або виконання дії, може виконувати будь-які дії, які він вважає необхідними за цих обставин. У таких випадках він може відступати від правил, експлуатаційних схем і методів в інтересах безпеки.

3. Експлуатант повітряного судна повинен вжити всіх можливих заходів щодо гарантування виконання особами, які перебувають на повітряному судні, усіх законних

наказів командира повітряного судна з метою забезпечення безпеки літака, осіб та майна, що перебувають на ньому.

4. Командир повітряного судна, який отримав сигнал лиха від іншого повітряного чи морського судна, помітив повітряне чи морське судно, що зазнало аварії або якому загрожує небезпека, або іншу катастрофу, стихійне лихо чи людину в морі, для життя якої існує загроза, зобов'язаний надати допомогу постраждалим або особам, життю яких існує загроза, в обсязі, що дозволяє йому надати таку допомогу без загрози безпеці повітряного судна, пасажирів, членів екіпажу або інших осіб, за яких він несе відповідальність.

#### **Стаття 61.** Робочий час членів екіпажу цивільних повітряних суден

1. Робочий час членів екіпажів цивільних повітряних суден визначається авіаційними правилами України.

#### **Стаття 62.** Додаткові спеціалісти на борту повітряного судна

1. Для виконання певних функцій, крім функцій екіпажу, за рішенням експлуатанта на борту повітряного судна можуть перебувати спеціалісти, які не входять до складу екіпажу, але забезпечують виконання технологічних процесів перевезення та виконання видів польотів або авіаційних робіт чи технічне обслуговування повітряних суден у позабазових аеропортах.

2. Умови перебування на борту повітряного судна додаткових спеціалістів визначаються експлуатантом і погоджуються уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

3. Перевезення додаткових спеціалістів на борту повітряного судна оформляється записом у польотному завданні екіпажу.

### **Розділ ІХ АЕРОДРОМИ І АЕРОПОРТИ**

#### **Стаття 63.** Аеродроми (вертодроми)

1. Аеродром (вертодром) включає такі елементи (аеродромні об'єкти):

1) поверхні (штучні, ґрунтові або водні), призначені для посадки, зльоту, руху, стоянки повітряних суден, руху наземного транспорту на території аеродрому;

2) ґрунтові елементи аеродрому;

3) об'єкти обслуговування повітряного руху;

4) засоби зв'язку, навігації та спостереження;

5) візуальні засоби забезпечення польотів;

6) об'єкти та засоби аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення, забезпечення авіаційної безпеки, метеорологічного обслуговування, електрозабезпечення аеродрому;

7) споруди та мережі інженерних комунікацій, що забезпечують роботу аеродромних об'єктів.

2. Рішення про спільне використання аеродрому приймає орган виконавчої влади, до сфери управління якого належить аеродром, або власник аеродрому та уповноважений орган з питань цивільної авіації.

#### **Стаття 64. Державна реєстрація аеродромів**

1. Цивільні аеродроми підлягають державній реєстрації.

Державний реєстр аеродромів цивільної авіації України веде уповноважений орган з питань цивільної авіації.

2. Уповноважений орган з питань цивільної авіації може відмовити заявнику у виключенні з Державного реєстру аеродромів цивільної авіації України цивільного аеродрому в разі, якщо аеродром є важливим для забезпечення інтересів держави щодо збереження транспортної системи у відповідному регіоні.

3. Не підлягають державній реєстрації в Державному реєстрі аеродромів цивільної авіації України злітно-посадкові майданчики.

#### **Стаття 65. Сертифікація аеродрому**

1. Цивільні аеродроми України та аеродроми спільного використання підлягають сертифікації. Сертифікація аеродрому включає в себе оцінку всіх елементів та об'єктів аеродрому на відповідність вимогам, установленим авіаційними правилами України.

2. У разі подання заявки на сертифікацію аеродрому спільного використання заявник має отримати згоду відповідного центрального органу виконавчої влади (якому підпорядкований аеродром), а також надати відповідний договір, у якому зазначені умови надання аеродрому для потреб цивільної авіації.

3. Якщо утримувачами сертифіката аеродрому, сертифіката наземного обслуговування та провайдера аеронавігаційного обслуговування є різні юридичні особи, між ними укладається угода з визначенням меж відповідальності, порядку взаємодії, прав та обов'язків стосовно забезпечення безпеки польотів та авіаційної безпеки.

4. Утримувачі сертифікатів аеродрому, провайдера аеронавігаційного обслуговування та наземного обслуговування несуть відповідальність за дотримання вимог, установлених авіаційними правилами України, і безпосередньо забезпечують безпеку та регулярність польотів, безпечну експлуатацію аеродрому та аеропорту і захист інтересів споживачів аеропортових послуг.

#### **Стаття 66. Експлуатант аеродрому**

1. Керівник експлуатанта аеродрому несе відповідальність за забезпечення безпеки польотів, контроль за станом приаеродромної території, будівництвом об'єктів, діяльністю суб'єктів на аеродромі та на приаеродромній території, контроль за дотриманням вимог щодо встановлення і розміщення маркірувальних знаків та радіотехнічних пристроїв, підтримання встановленого порядку виконання і забезпечення польотів на аеродромі та здійснює координацію діяльності на аеродромі підприємств і організацій.

2. З метою забезпечення безпеки польотів керівник експлуатанта аеродрому є незалежним у прийнятті рішень щодо забезпечення безпеки авіації на аеродромі.

3. Експлуатант аеродрому не має права вживати дискримінаційних заходів та обмежувати права користувачів аеропорту, суб'єктів з наземного обслуговування.

4. Експлуатант аеродрому несе відповідальність перед експлуатантом повітряного судна за шкоду, заподіяну повітряному судну з вини експлуатанта аеродрому.

#### **Стаття 67. Маркірування аеродромів, злітно-посадкових майданчиків**

1. Аеродроми, злітно-посадкові майданчики та їх елементи повинні мати маркірувальні знаки відповідно до вимог авіаційних правил України для аеродромів цивільної авіації.

2. Встановлення та розміщення на приаеродромній території будь-яких знаків, пристроїв і позначень, подібних до маркірувальних знаків, що використовуються для розпізнавання аеродрому, злітно-посадкового майданчика та їх елементів, забороняються.

#### **Стаття 68. Маркірування об'єктів і перешкод**

1. Усі об'єкти і перешкоди, що розташовані на приаеродромній території та перетинають поверхні обмеження перешкод, мають бути обладнані денними і нічними маркірувальними знаками та пристроями згідно з вимогами авіаційних правил України для аеродромів цивільної авіації.

2. Маркірування об'єктів і перешкод денними та нічними маркірувальними знаками та пристроями здійснюється власниками цих об'єктів за свій рахунок.

#### **Стаття 69. Приаеродромна територія. Будівництво на приаеродромній території**

1. Будівлі і природні об'єкти, розташовані на приаеродромній території, не повинні становити загрози для польотів повітряних суден.

2. На приаеродромній території запроваджується особливий порядок здійснення діяльності, яка може вплинути на безпеку авіації та створити перешкоди для роботи наземних засобів зв'язку, навігації та спостереження. До такої діяльності належать:

1) будівництво, вибухові роботи;

2) діяльність, що сприяє скупченню птахів;

3) установа радіовипромінювальних пристроїв;

4) роботи, пов'язані з використанням лазерних пристроїв, що можуть випромінювати у повітряний простір;

5) роботи, пов'язані із запуском ракет, метеорологічних радіозондів та куль-пілотів;

6) діяльність, пов'язана з польотами літальних апаратів, з викидами диму та газів, що можуть погіршувати видимість у районі аеродрому;



7) будівництво високовольтних повітряних ліній, висадка та вирощування дерев або зелених насаджень.

3. Визначення умов забудови, використання землі і споруд та здійснення діяльності, зазначеної в частині другій цієї статті, на приаеродромній території здійснюється органами місцевого самоврядування згідно із законом за погодженням з експлуатантом аеродрому та уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

4. Інформація про розміри приаеродромної території доводиться експлуатантом аеродрому або постійного злітно-посадкового майданчика чи уповноваженою ним особою до відома відповідних органів місцевого самоврядування, на території здійснення повноважень яких знаходиться земельна ділянка, яка повністю чи частково належить до приаеродромної території. Розмір приаеродромної території залежить від розмірів аеродрому та визначається авіаційними правилами України.

5. Для запобігання порушенню умов погодження, незаконному будівництву експлуатант аеродрому повинен здійснювати контроль за станом приаеродромної території.

6. Експлуатант аеродрому та провайдер аеронавігаційного обслуговування за взаємною згодою та за згодою органів місцевого самоврядування мають право встановлювати на приаеродромній території та за її межами наземні засоби зв'язку, навігації та спостереження, світлотехнічні засоби, прокладати інженерні мережі, користуватися правом доступу до такого обладнання.

7. У смугах повітряних підходів до аеродромів може бути обмежено спорудження об'єктів, у яких може одночасно перебувати значна кількість людей, а також об'єктів підвищеної небезпеки, обмежено розташування високовольтних повітряних ліній.

8. Якщо дерева або гілки дерев становлять перешкоду для повітряного руху або розміщуються поблизу повітряних ліній електрозв'язку та електропостачання, антенно-фідерних пристроїв наземних засобів зв'язку, навігації та спостереження, світлотехнічних засобів, які заважають їх установленню або роботі, експлуатант аеродрому та провайдер аеронавігаційного обслуговування мають право вимагати усунення цих перешкод. Вимоги щодо обмежень та обліку перешкод встановлюються авіаційними правилами України.

9. На відстані до 15 кілометрів від меж аеродрому забороняється відкрите складування харчових відходів, розміщення звалищ, спорудження або розбудова споруд, які сприяють масовому скупченню птахів і можуть створювати загрозу для повітряного руху.

10. Органи виконавчої влади, юридичні та фізичні особи незалежно від форми власності, які допустили порушення порядку діяльності, зазначеної в частині другій цієї статті, містобудівних умов і обмежень забудови земельної ділянки, зобов'язані згідно з рішенням уповноваженого органу з питань цивільної авіації припинити будівництво чи діяльність, зазначену в частині другій цієї статті, до вирішення питання щодо можливості та умов подальшого будівництва відповідно до законодавства.

11. Будь-яка шкода, заподіяна власникові або експлуатантові аеродрому, постійного злітно-посадкового майданчика чи аеропорту та споживачу їхніх послуг, у тому числі експлуатанту повітряного судна, внаслідок порушень, пов'язаних з будівництвом,

реконструкцією чи іншою діяльністю на приаеродромній території, підлягає відшкодуванню відповідно до закону.

## **Стаття 70. Аеропорти**

1. Експлуатант аеропорту забезпечує прийняття та відправку повітряних суден, організацію наземного обслуговування повітряних суден, пасажирів, екіпажів, багажу, вантажу та пошти, повинен мати для цього аеродром, споруди, обладнання, техніку, персонал і може включати розташовані на його території об'єкти системи організації повітряного руху, метеорологічного обслуговування, вертолітні майданчики, під'їзні колії із смугами відведення, об'єкти соціальної сфери та інші спорудження і об'єкти.

2. У разі виконання міжнародних польотів в аеропорту повинні здійснюватися митний, прикордонний, санітарно-карантинний та інші види контролю, які передбачені законодавством України.

3. В аеропорту має бути створена система зворотного зв'язку пасажирів з його адміністрацією для своєчасного реагування на скарги пасажирів.

4. З метою прискорення та спрощення процедур митного та прикордонного оформлення авіаперевізник або експлуатант аеропорту, або суб'єкт наземного обслуговування надсилає до органу охорони державного кордону та органів доходів і зборів, які провадять діяльність у пунктах пропуску для повітряного сполучення, попередню інформацію про членів екіпажу, пасажирів, імпорتنі, експортні та транзитні вантажі, які перевозяться повітряними суднами. [Порядок](#), спосіб, форма та строки подання і зберігання такої інформації спільно визначаються органом охорони державного кордону України, центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну податкову і митну політику та уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

{Частина четверта статті 70 із змінами, внесеними згідно із Законом [№ 406-VII від 04.07.2013](#)}

## **Стаття 71. Координовані аеропорти**

1. У разі якщо пропускна спроможність аеропорту задовольняє попит авіакомпаній та за умови забезпечення належного рівня обслуговування рейсів таких авіакомпаній, аеропорт визначається некоординованим. Слот-регулювання в некоординованому аеропорту здійснюється експлуатантом аеропорту.

2. Якщо попит авіакомпаній на виконання польотів до/з аеропорту або на обслуговування рейсів у такому аеропорту перевищує його пропускну спроможність та/або виробничі можливості аеропорту, уповноважений орган з питань цивільної авіації визначає цей аеропорт координованим та призначає координатора аеропорту (групи аеропортів), який здійснює слот-регулювання.

Аеропорт може бути оголошено координованим на певний період часу, необхідний для приведення пропускної спроможності аеропорту у відповідність із навантаженням та попитом на його послуги.

3. З метою належного представництва інтересів сторін та вирішення питань, пов'язаних з діяльністю координатора, створюється координаційний комітет. Координаційний комітет може бути призначений для більш як одного аеропорту.

Координатор аеропорту є юридичною особою, яка є функціонально та фінансово незалежною від аеропорту або користувачів цього аеропорту. Фінансування діяльності координатора аеропорту здійснюється за рахунок коштів Державного спеціалізованого фонду фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях.

4. Порядок і процедура визначення аеропорту координованим, вибору, призначення координатора, його діяльності, процесу розподілу і виділення координатором слотів для авіаперевізників, нагляду за діяльністю координатора, вчинення дій у разі скасування координації в аеропорту встановлюються авіаційними правилами України.

## **Стаття 72. Експлуатант аеропорту**

1. Експлуатант аеропорту несе відповідальність за організацію заходів щодо безпеки польотів, авіаційної безпеки, організацію наземного обслуговування, організацію і проведення пошукових, аварійно-рятувальних і протипожежних робіт у разі аварійних чи надзвичайних подій з повітряними суднами на території аеропорту та в районі аеродрому, ефективно надання послуг користувачам аеропорту.

2. Експлуатант аеропорту (аеродрому), злітно-посадкового майданчика повинен вжити заходів для унеможливлення зльоту повітряного судна на підставі звіту державного інспектора про перевірку, складеного в межах повноважень, визначених [пунктом 5 частини першої статті 16](#) цього Кодексу.

3. Експлуатант аеропорту може одночасно бути експлуатантом аеродрому.

4. Експлуатант аеропорту може самостійно надавати послуги в аеропорту, а також на договірних умовах передавати право на наземне обслуговування в аеропорту юридичним чи фізичним особам, що відповідають вимогам авіаційних правил України.

5. Експлуатант аеродрому зобов'язаний забезпечувати експлуатантів повітряних суден метеорологічною інформацією власними силами або на договірних умовах відповідно до авіаційних правил України.

6. Керівник експлуатанта аеродрому, аеропорту має право відмовитися від виконання розпорядження, яке може призвести до виникнення порушень правил безпеки польотів або авіаційної безпеки. У такому разі керівник експлуатанта аеродрому повинен повідомити про причину відмови органу або керівнику, який видав таке розпорядження.

7. Експлуатант аеропорту забезпечує створення належних умов для обслуговування пасажирів з обмеженими фізичними можливостями.

## **Стаття 73. Управління аеропортами та цивільними аеродромами**

1. Якщо аеропорт або цивільний аеродром не використовується за цільовим призначенням, аеродром не сертифікується протягом більше трьох років, держава з мотивів суспільної необхідності збереження транспортної системи має право відповідно до закону примусово відчужити та передати аеропорт, цивільний аеродром, що перебуває

у власності фізичних або юридичних осіб, до державної власності або розірвати договір оренди, концесії, управління із зазначеними фізичними та юридичними особами.

2. Збитки, завдані власнику в результаті повернення до державної власності аеропортів та цивільних аеродромів, у тому числі вартість нерухомого майна, відшкодовуються державою в порядку, встановленому законодавством України, при цьому з фізичних або юридичних осіб стягується відповідна компенсація, якщо інфраструктурі аеропорту, цивільного аеродрому була заподіяна шкода.

3. Рішення про ліквідацію, зміну форми власності аеропортів, цивільних аеродромів у частині виконання вимог частини першої цієї статті приймається відповідно до закону.

4. Договір про управління аеродромом укладається в письмовій формі та нотаріально засвідчується.

Амортизаційні відрахування на майно, що є предметом договору управління, залишаються в управителя, обліковуються ним разом з обліком майна, одержаного за договором управління, і спрямовуються на фінансування поточних та капітальних робіт на об'єкті управління.

Управитель не може передавати права та обов'язки за договором управління аеродромом іншій особі.

5. Протягом строку дії договору управління передане в управління майно не може бути відчужене або обтяжене будь-яким чином (у тому числі передане в заставу, іпотеку, за іншими господарськими договорами), щодо цього майна не може бути прийнято рішення про приватизацію або вчинені інші дії, що можуть перешкодити здійсненню управління або обмежити права управителя.

#### **Стаття 74. Землі аеропортів (аеродромів)**

1. Землі аеропортів (аеродромів) мають суспільно важливе значення і за своїм цільовим призначенням є землями транспорту. Зміна цільового призначення земель аеропорту провадиться відповідно до [Земельного кодексу України](#).

2. Земельні ділянки, що перебувають у державній чи комунальній власності та необхідні для функціонування аеропортів (аеродромів), надаються в користування підприємствам, установам та організаціям, що провадять авіаційну та неавіаційну діяльність, відповідно до Земельного кодексу України.

3. З метою забезпечення узгодженої роботи всіх суб'єктів авіаційної діяльності на території аеропорту встановлюються земельні сервітути. Земельний сервітут здійснюється у спосіб, найменш обтяжливий для власника земельної ділянки, щодо якої він встановлений.

4. Землі аеродрому можуть використовуватися тільки з метою забезпечення аеродромної діяльності. Землі аеродромів можуть використовуватись для заходів тимчасового характеру за погодженням з власником аеродрому та уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

5. Органи місцевого самоврядування та органи виконавчої влади на підставі затверджених в установленому законом порядку генеральних планів населених пунктів на

довгостроковий період зобов'язані визначити земельні ділянки, необхідні для розвитку аеропортів (аеродромів).

#### **Стаття 75. Особливості розпорядження майном аеропортів (аеродромів)**

1. Аеродроми та аеродромні об'єкти (злітно-посадкові смуги, руліжні доріжки, перони, інші елементи аеродромів), що забезпечують безпеку польотів та перебувають у державній чи комунальній власності, не підлягають відчуженню, продажу, приватизації, обміну, передачі в заставу.

2. Цілісні майнові комплекси, а також окремі об'єкти інфраструктури, призначені для наземного обслуговування повітряних суден, пасажирів, екіпажів, обробки багажу, пошти, вантажу, об'єкти неавіаційних видів діяльності можуть передаватися в концесію, оренду в установленому законодавством порядку, за умови, що не змінюється цільове призначення таких об'єктів.

3. Державний та/або комунальний аеродром може передаватися приватному інвестору в оренду, концесію, управління, а також бути предметом інших договорів, що укладаються за правилами, визначеними законодавством України. Істотною умовою таких договорів є заборона зміни цільового призначення об'єктів аеродрому, що забезпечують його основну виробничу діяльність.

#### **Стаття 76. Будівництво, реконструкція і модернізація аеропортів (аеродромів)**

1. Будівництво та реконструкція аеропортів є суспільною потребою.

2. З часу початку процедури вибору майданчика і до ухвалення рішення про вибір майданчика для будівництва (розширення) аеропорту забороняються протягом одного року відведення земельних ділянок на майданчику, де передбачено будівництво, та видача дозволів на проектування і будівництво об'єктів та споруд, що ускладнюють будівельні роботи.

3. Визначення місця розташування або розширення аеропорту (аеродрому) здійснюється відповідними місцевими органами виконавчої влади за погодженням з уповноваженим органом з питань цивільної авіації на основі розгляду матеріалів технічного і екологічного висновків та оцінки впливу на довкілля з урахуванням соціальної ситуації в регіоні з представленням альтернативних варіантів.

{Частина третя статті 76 із змінами, внесеними згідно із Законом [№ 2059-VIII від 23.05.2017](#)}

4. Будівництво і реконструкція аеропортів, цивільних аеродромів можуть здійснюватися в установленому порядку за рахунок коштів Державного бюджету України, місцевих бюджетів, власних коштів авіапідприємств, а також за рахунок інших джерел, не заборонених законодавством.

#### **Стаття 77. Наземне обслуговування в аеропортах і на аеродромах**

1. Класифікація послуг з наземного обслуговування за їх видами, умови надання доступу до об'єктів та інфраструктури аеропорту, порядок взаємодії суб'єктів наземного обслуговування та обмеження щодо провадження такої діяльності визначаються авіаційними правилами України.

2. Суб'єкти авіаційної діяльності, які надають послуги з наземного обслуговування, що підлягають обов'язковій сертифікації, провадять свою діяльність на території аеропорту та аеродрому на підставі відповідного сертифіката, виданого уповноваженим органом з питань цивільної авіації, а також договору, укладеного з експлуатантом аеропорту (аеродрому).

3. Експлуатант аеропорту (аеродрому), суб'єкт авіаційної діяльності несе відповідальність за збитки, завдані користувачам аеропорту (аеродрому) у зв'язку з необґрунтованою відмовою в обслуговуванні повітряного судна.

**Стаття 78.** Обмеження монополістичної діяльності в аеропортах. Вільна конкуренція та рівноправність

1. Експлуатанти аеропорту (аеродрому), виходячи з організаційно-технічних можливостей, зобов'язані створити суб'єктам авіаційної діяльності, що провадять діяльність в аеропорту, рівні умови користування аеропортом та аеродромом, якщо інше не передбачено законодавством.

2. З метою забезпечення контролю держави за монополістичною діяльністю у сфері надання послуг в аеропорту встановлюється перелік спеціалізованих послуг, які належать до ринків, що перебувають у стані природних монополій, та можуть надаватися лише в аеропортах. Перелік таких спеціалізованих послуг встановлюється Кабінетом Міністрів України.

**Стаття 79.** Повноваження місцевих органів виконавчої влади щодо забезпечення діяльності аеропортів

1. До повноважень місцевих органів виконавчої влади належать:

1) здійснення відповідно до законодавства контролю за належною експлуатацією та організацією обслуговування пасажирів в аеропортах підприємствами житлово-комунального господарства, торгівлі та громадського харчування, побутового обслуговування, зв'язку;

2) дотримання вимог щодо використання приаеродромної території;

3) забезпечення в межах своїх повноважень будівництва, реконструкції, благоустрою та експлуатації під'їзних доріг до аеропортів;

4) організація благоустрою привокзальних площ аеропортів;

5) організація регулярного руху громадського транспорту між аеропортами та населеними пунктами;

6) забезпечення електрозв'язку між аеропортами і населеними пунктами;

7) створення належних умов для паркування автотранспортних засобів та безперешкодного проїзду спеціальних автотранспортних засобів на території привокзальної площі аеропорту.

2. Забезпечення громадського порядку в аеропортах здійснюється відповідними правоохоронними органами.

3. Під час планування розвитку транспортної інфраструктури обслуговування пасажирів в аеропортах місцеві органи виконавчої влади здійснюють свою роботу у взаємодії з експлуатантами аеропортів.

**Стаття 80.** Забезпечення доступу і обмеження прав користування аеропортами та аеродромами

1. Експлуатант аеродрому (аеропорту), відкритого для прийому і відправлення повітряних суден, зобов'язаний надавати дозвіл на посадку повітряних суден у межах технічних можливостей аеродрому.

2. Експлуатант аеропорту (аеродрому), до/з якого здійснюються пасажирські перевезення, повинен забезпечувати максимально безперервну експлуатацію аеропорту (аеродрому) з метою належного функціонування авіатранспортної системи України.

Проведення ремонтних, технологічних або інших робіт, які можуть перешкоджати виконанню польотів до/з цього аеропорту, здійснюється лише за погодженням з уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

Експлуатант аеропорту зобов'язаний негайно письмово повідомити уповноважений орган з питань цивільної авіації, якщо він виявить, що невиконання ремонту аеропорту (аеродрому) загрожує чи може загрозовувати безпеці польотів чи пасажирів.

3. Експлуатант аеропорту (аеродрому), до/з якого здійснюються пасажирські перевезення, повинен забезпечити безперервну експлуатацію аеродрому в зимових умовах та відновлення його експлуатації після закриття внаслідок метеорологічних умов у строк, визначений авіаційними правилами України.

4. Користування аеропортами та цивільними аеродромами обмежується:

1) у разі виникнення передумов для порушень правил щодо безпеки польотів, пов'язаних із функціонуванням аеродрому, у разі закриття аеродромів і аеропортів для прийому і відправлення повітряних суден з технічних чи метеорологічних умов, у разі виникнення або загрози виникнення епідемії інфекційних захворювань;

2) у частині доступу до контрольованих зон аеропортів (аеродромів) відповідно до вимог забезпечення авіаційної безпеки у порядку, встановленому авіаційними правилами України;

3) внаслідок непереборної сили.

5. Експлуатант аеродрому, відкритого для прийому і відправлення повітряних суден, зобов'язаний надавати позачерговий дозвіл:

1) на вимушену посадку повітряному судну, яке зазнає аварії;

2) повітряному судну, яке здійснює політ з метою захисту життя та здоров'я людей або з метою ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій;

3) повітряному судну, яке здійснює політ, безпосередньо пов'язаний із забезпеченням громадського правопорядку та інтересами національної безпеки;

4) на посадку повітряному судну в разі використання аеродрому як запасного.

6. У разі наявності заборгованості з оплати послуг з аеропортового обслуговування або з відшкодування завданих аеропорту збитків експлуатант аеропорту (аеродрому) має право не обслуговувати повітряне судно до погашення такої заборгованості після закінчення триденного строку з дня отримання користувачем-боржником відповідного попередження в письмовому вигляді, а також за відсутності обґрунтованих підстав для продовження строків сплати боргу.

7. З метою консультування суб'єктів авіаційної діяльності в аеропортах та належного представництва інтересів сторін щодо умов використання аеропортів, діяльності організацій з наземного обслуговування в аеропортах створюються аеропортові комітети під керівництвом експлуатанта аеропорту, до складу яких входять представники експлуатанта аеропорту, органів обслуговування повітряного руху, авіаційних перевізників, для яких аеропорт є базовим, або їх представницьких організацій, а також представники суб'єктів аеропортової діяльності. Уповноважений орган з питань цивільної авіації в разі потреби може направити свого представника для участі в роботі зазначеного комітету.

### **Стаття 81. Плата за аеропортове обслуговування**

1. У разі надання в аеропортах та на аеродромах послуг із забезпечення зльоту-посадки повітряних суден, обслуговування пасажирів в аеровокзалі, забезпечення авіаційної безпеки, пошуку та рятування в зоні відповідальності аеропорту, забезпечення наднормативної стоянки, обслуговування вантажів, забезпечення приймання, зберігання, контролю якості та видачі авіаційного пального для заливу в паливозаправники або заправлення баків повітряних суден та в разі надання інших послуг, пов'язаних з діяльністю аеропорту, в аеропортах та на цивільних аеродромах справляється плата за надання таких послуг.

2. Розмір плати за надання послуг із забезпечення зльоту-посадки повітряних суден, обслуговування пасажирів в аеровокзалі, забезпечення авіаційної безпеки, забезпечення наднормативної стоянки (аеропортові збори) та за інші послуги, що надаються аеропортом (аеродромом) користувачам, встановлюється відповідно до законодавства України. Порядок розрахунку плати за аеропортове обслуговування та інші послуги, що надаються в аеропортах (на аеродромах), порядок оплати та звільнення від неї визначаються відповідно до законодавства України та стандартів і рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації.

### **Стаття 82. Аварійно-рятувальне та протипожежне забезпечення**

1. Організація та проведення заходів аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів, пожежної безпеки, аварійно-рятувальних робіт на території аеропортів (аеродромів) та в районі відповідальності аеродромів за проведення пошукових та аварійно-рятувальних робіт покладаються на служби аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів підприємств цивільної авіації України.

2. Служба аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів повинна знаходитися під адміністративним контролем управління аеропорту (аеродрому) цивільної авіації України, яке повинно забезпечити організацію, оснащеність, укомплектованість, навчання персоналу та виконання службою функцій за призначенням.



3. Служби аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів провадять свою діяльність у порядку, встановленому законодавством України, в тому числі авіаційними [правилами](#) України.

## **Розділ X**

### **ОХОРОНА НАВКОЛИШНЬОГО ПРИРОДНОГО СЕРЕДОВИЩА**

**Стаття 83.** Захист навколишнього природного середовища від шкідливого впливу польотів цивільних повітряних суден

1. Суб'єкти авіаційної діяльності зобов'язані під час експлуатації повітряних суден на землі та в повітрі дотримуватися встановлених нормативів вмісту забруднюючих речовин у відпрацьованих газах та впливу фізичних факторів і вживати заходів щодо зменшення обсягів викидів (емісії) забруднюючих речовин і зменшення рівня шуму, електромагнітного та радіаційного випромінювання.

2. Скидання з повітряних суден шкідливих для здоров'я людей та навколишнього природного середовища речовин, відходів і матеріалів забороняється, крім випадків аварійної ситуації та виконання авіаційних хімічних робіт. Винні в таких діях особи несуть відповідальність згідно із законом.

**Стаття 84.** Захист населення від шкідливого впливу викидів (емісії) забруднюючих речовин, шуму, електромагнітного випромінювання, ризику авіаційних подій під час експлуатації повітряних суден

1. Максимальний допустимий рівень шуму під час експлуатації повітряного судна, емісії авіаційних двигунів та електромагнітного випромінювання об'єктів авіаційної діяльності не повинен перевищувати гранично допустимого рівня, встановленого авіаційними правилами України.

2. Суб'єкти авіаційної діяльності зобов'язані відшкодувати громадянам шкоду, заподіяну їх здоров'ю та майну внаслідок авіаційної діяльності, відповідно до закону.

3. У разі якщо рівень шуму під час експлуатації цивільного повітряного судна перевищує встановлений гранично допустимий рівень шуму, уповноважений орган з питань цивільної авіації має право обмежити або заборонити польоти такого повітряного судна.

4. Обмеження та заборона встановлюються з урахуванням заходів, спрямованих на зменшення рівня шуму в аеропорту та поблизу нього на основі збалансованого підходу до регулювання авіаційного шуму, включаючи:

1) технічне зниження рівня шуму від повітряних суден до значень, встановлених авіаційними правилами України;

2) просторове зонування території навколо аеропорту з урахуванням умов авіаційного шуму та інших несприятливих екологічних факторів (викидів забруднюючих речовин, електромагнітного випромінювання об'єктів авіаційної діяльності та ризику авіаційних подій), відповідне її планування і забудову;

3) запровадження експлуатаційних заходів під час зльоту і посадки повітряних суден, відповідну організацію повітряного руху з метою зменшення впливу авіаційного шуму та інших несприятливих екологічних факторів.

5. Фактичні витрати на заходи, спрямовані на зменшення та запобігання негативному впливу шуму та викидів забруднюючих речовин в аеропорту та на території поблизу нього, що визначаються авіаційними правилами України, здійснюються за рахунок плати (аеропортових зборів) за шум повітряного судна та емісію авіаційних двигунів з урахуванням рекомендацій Міжнародної організації цивільної авіації та відповідно до авіаційних правил України тільки в тих аеропортах, де існують проблеми, пов'язані з авіаційною діяльністю.

6. Ринкові заходи щодо обмеження або зменшення емісії, що впливає на глобальну зміну клімату, запроваджуються з урахуванням рекомендацій Міжнародної організації цивільної авіації та відповідно до законодавства України.

## **Розділ XI**

### **ЗАХИСТ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ ВІД АКТИВ НЕЗАКОННОГО ВТРУЧАННЯ**

#### **Стаття 85. Організація забезпечення авіаційної безпеки**

1. Уповноважений орган з питань цивільної авіації відповідає за розробку, впровадження та забезпечення виконання Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації.

2. Захист цивільної авіації від актів незаконного втручання забезпечується шляхом впровадження комплексу організаційних і практичних заходів, а також залучення людських та матеріальних ресурсів відповідно до Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації та нормативно-правових актів з питань забезпечення авіаційної безпеки.

3. З метою координації та взаємодії на державному рівні всіх органів виконавчої влади щодо захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання утворюється дорадчий орган, [положення](#) про який затверджується Кабінетом Міністрів України.

4. З метою контролю за дотриманням вимог Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації, оперативного та ефективного усунення виявлених недоліків уповноважений орган з питань цивільної авіації проводить на регулярній основі планові, позапланові перевірки стану авіаційної безпеки, а також ситуаційні експерименти, випробування, огляди, спостереження.

5. Уповноважений орган з питань цивільної авіації разом з іншими державними органами, задіяними в забезпеченні виконання Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації, розробляє та реалізує Державну програму контролю якості забезпечення авіаційної безпеки цивільної авіації.

{Частина п'ята статті 85 із змінами, внесеними згідно із Законом [№ 1965-VIII від 21.03.2017](#)}

6. З метою здійснення заходів із забезпечення захисту, охорони та безпеки пасажирів, членів екіпажу, авіаційного персоналу, персоналу, задіяного в авіаційній діяльності, повітряних суден, об'єктів, суб'єктів авіаційної діяльності незалежно від форми власності та підпорядкованості у суб'єктах авіаційної діяльності утворюються служби

авіаційної безпеки. Створення служб авіаційної безпеки в аеропортах та провайдерах аеронавігаційного обслуговування є обов'язковим.

{Частина шоста статті 85 із змінами, внесеними згідно із Законом [№ 1965-VIII від 21.03.2017](#)}

7. Служби авіаційної безпеки підлягають сертифікації на право провадження певних видів діяльності із забезпечення авіаційної безпеки.

8. Суб'єкт авіаційної діяльності, який не має сертифікованої служби авіаційної безпеки, передає обов'язки із забезпечення певних видів авіаційної безпеки відповідним сертифікованим службам інших суб'єктів авіаційної діяльності шляхом укладення з ними договорів, якими встановлюються права і відповідальність на час здійснення такої діяльності.

9. У загальній системі сертифікації суб'єктів авіаційної діяльності або допуску до авіаційної діяльності перевірка на відповідність вимогам авіаційної безпеки підлягають:

- 1) експлуатанти;
- 2) аеропорти, аеродроми, злітно-посадкові майданчики;
- 3) підприємства аеронавігаційного обслуговування повітряного руху;
- 4) навчальні заклади, що забезпечують підготовку персоналу з авіаційної безпеки;
- 5) організації з технічного обслуговування;

6) інші суб'єкти наземного обслуговування, що здійснюють певні види наземного обслуговування у контрольованій зоні.

10. Суб'єкт авіаційної діяльності авіації загального призначення та фізична особа - експлуатант повітряного судна повинні забезпечувати авіаційну безпеку в місцях базування, стоянок та під час виконання польотів.

Заходи з авіаційної безпеки для цих категорій суб'єктів авіаційної діяльності визначаються авіаційними правилами України.

11. Авіаційний персонал та персонал, задіяний в авіаційній діяльності, робота якого безпосередньо пов'язана із забезпеченням авіаційної безпеки, можуть бути допущені до здійснення такої діяльності лише за наявності відповідних документів з авіаційної безпеки, виданих сертифікованими навчальними закладами.

12. Підготовка, перепідготовка та підвищення кваліфікації персоналу, залученого до забезпечення заходів з авіаційної безпеки, здійснюються відповідно до Програми підготовки з авіаційної безпеки в навчальних закладах, у тому числі іноземних, що мають сертифікат, виданий або визнаний уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

13. Персонал служб авіаційної безпеки, а також персонал, який працює без супроводження у контрольованих зонах аеропорту або аеродрому, повинен пройти спеціальну перевірку правоохоронних органів до одержання права доступу до таких зон.

14. Фізична особа - експлуатант повітряного судна повинна забезпечити авіаційну безпеку в місцях базування, стоянок та під час виконання польотів.

#### **Стаття 86.** Заходи щодо захисту від актів незаконного втручання

1. Акти незаконного втручання - акти або спроби вчинення актів, що створюють загрозу безпеці цивільної авіації та включають, зокрема:

- 1) незаконне захоплення повітряних суден;
- 2) руйнування повітряного судна, що перебуває в експлуатації;
- 3) захоплення заручників на борту повітряних суден або на аеродромах;
- 4) насильницьке проникнення на борт повітряного судна, в аеропорт або в розташування аеронавігаційного засобу чи служби;
- 5) розміщення на борту повітряного судна або в аеропорту зброї, небезпечного пристрою або матеріалу, призначених для досягнення злочинних цілей;
- 6) використання повітряного судна, що перебуває в експлуатації, з метою заподіяння каліцтва, інших ушкоджень здоров'ю, смерті фізичній особі або значної шкоди майну чи навколишньому природному середовищу;
- 7) повідомлення навмисно неправдивої інформації, що ставить під загрозу безпеку повітряного судна під час польоту або на землі, безпеку пасажирів, членів екіпажу, наземного персоналу, інших осіб в аеропорту чи в розташуванні засобів або підрозділу цивільної авіації.

{Частина перша статті 86 в редакції Закону [№ 1965-VIII від 21.03.2017](#)}

2. Суб'єкти авіаційної діяльності на підставі Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації розробляють та на регулярній основі оновлюють свої програми авіаційної безпеки і здійснюють заходи щодо захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання.

#### **Стаття 87.** Превентивні заходи безпеки

1. Уповноважений орган з питань цивільної авіації постійно проводить оцінку ризиків та рівня загрози безпеці цивільної авіації з метою впровадження відповідних рівню загрози заходів безпеки.

2. За результатами оцінки рівня загрози уповноважений орган з питань цивільної авіації може визначити всі або окремі рейси будь-якого експлуатанта як рейси підвищеного ризику із застосуванням посилених заходів безпеки в аеропортах України, а також включенням за окремим рішенням Кабінету Міністрів України до складу екіпажу повітряного судна озброєних спеціально підготовлених працівників правоохоронних органів на невизначений або певний час залежно від рівня загрози.

3. З урахуванням оцінки рівня загрози уповноважений орган з питань цивільної авіації визначає перелік держав та аеропортів, до яких тимчасово заборонено чи обмежено польоти повітряних суден експлуатантів.

4. З метою унеможливлення пронесення на борт повітряного судна або в зону обмеженого доступу, що охороняється, зброї, вибухівки або інших небезпечних предметів, речовин тощо, які можуть бути використані для здійснення акту незаконного втручання і пронесення яких не дозволяється, застосовуються:

1) контроль доступу осіб та транспортних засобів до контрольованої зони аеропортів (аеродромів), зон обмеженого доступу, що охороняються, стерильних зон та критичних частин зон обмеженого доступу, що охороняються;

{Пункт 1 частини четвертої статті 87 в редакції Закону [№ 1965-VIII від 21.03.2017](#)}

2) контроль на безпеку персоналу, транспортних засобів, яким надається доступ до зон обмеженого доступу, що охороняються;

3) охорона, контроль доступу, передпольотний (післяпольотний) та спеціальний огляд повітряного судна;

4) контроль на безпеку членів екіпажу, пасажирів, ручної поклажі, багажу, вантажу, кур'єрських і поштових відправлень, польотних та аеропортових поставок, бортових припасів, включаючи бортове харчування тощо;

5) фізичний захист периметру аеропорту (аеродрому) та його патрулювання;

6) розташування місць паркування та стоянок транспортних засобів на відстані не менш як 50 метрів від фронтона будівлі аеровокзалу.

5. Спеціальні заходи безпеки здійснюються під час перевезення потенційно небезпечних пасажирів, а саме:

1) осіб, які депортуються;

2) небажаних осіб;

3) осіб, які перебувають під вартою.

6. Особа, яка відмовляється від здійснення контролю на безпеку або пред'явлення для здійснення такого контролю ручної поклажі, багажу, що їй належать, до перевезення повітряним судном не допускається.

7. На повітряному судні, що перебуває в польоті, контроль на безпеку у разі потреби може бути здійснено за рішенням командира повітряного судна незалежно від згоди пасажирів. Для зазначеної мети повітряне судно вважається таким, що перебуває в польоті, з часу зачинення всіх його зовнішніх дверей після завантаження і до часу відкриття будь-яких з цих дверей для розвантаження.

8. Жодна особа або транспортний засіб не може увійти або заїхати в зону обмеженого доступу, що охороняється, без перепустки та проходження контролю на безпеку.

9. Правила охорони повітряних суден та інших важливих об'єктів цивільної авіації, забезпечення контролю доступу до них визначаються законодавством, в тому числі авіаційними правилами України.

10. Технічні засоби захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання повинні бути сертифіковані уповноваженим органом з питань цивільної авіації. [Правила сертифікації](#) цих засобів визначаються авіаційними правилами України.

## **Стаття 88.** Врегулювання кризових ситуацій

1. Уповноважений орган з питань цивільної авіації вживає необхідних заходів щодо забезпечення безпеки пасажирів та екіпажу повітряного судна, яке зазнало акту незаконного втручання під час їх перебування на землі, до того часу, поки вони не будуть в змозі продовжити виконувати свій політ.

2. Уповноважений орган з питань цивільної авіації збирає всю необхідну інформацію про політ повітряного судна, яке зазнало акту незаконного втручання, та надає отриману інформацію всім іншим державам, у межах юрисдикції яких перебувають відповідні органи обслуговування повітряного руху, у тому числі органи в аеропорту відомого або ймовірного пункту призначення для того, щоб своєчасно вжити необхідних заходів безпеки на повітряних лініях, а також у відомому або ймовірному пункті приземлення повітряного судна.

3. Уповноважений орган з питань цивільної авіації у взаємодії з іншими органами виконавчої влади вживає заходів для того, щоб повітряне судно, яке зазнало акту незаконного втручання та здійснило посадку на території України, було затримано на землі, якщо його виліт не пов'язаний з першочерговою необхідністю забезпечення життя людей.

4. У разі якщо іноземне повітряне судно, яке зазнало акту незаконного втручання, здійснило посадку на території України, уповноважений орган з питань цивільної авіації найбільш швидкими засобами повідомляє державу, в якій зареєстровано таке повітряне судно, та державу, яка є експлуатантом, про його посадку та надає іншу відповідну інформацію.

Уповноважений орган з питань цивільної авіації інформує у встановленому порядку інші держави, з якими є спільний авіаційний простір, у разі:

- 1) захвату повітряного судна на землі або у повітряному просторі України;
- 2) приземлення захопленого повітряного судна на території України;
- 3) якщо захоплене повітряне судно залишило територію України.

5. У разі отримання інформації про спробу скоєння або скоєння акту незаконного втручання про це невідкладно повідомляються відповідні правоохоронні органи.

6. Заходи з повернення контролю над захопленим повітряним судном на території України здійснюються згідно з вимогами закону. Безпосередньо врегулювання кризової ситуації здійснює Служба безпеки України.

7. Після врегулювання кризової ситуації уповноважений орган з питань цивільної авіації терміново надсилає відповідне повідомлення до Міжнародної організації цивільної авіації.

8. У разі надання неправдивої інформації про спробу скоєння або скоєння акту незаконного втручання в діяльність цивільної авіації особа, яка надала таку інформацію, несе відповідальність згідно із законом.

**Стаття 89.** Предмети, заборонені для пронесення в зони обмеженого доступу аеропортів, що охороняються, та до перевезення на повітряних суднах

1. Перелік предметів і речовин, заборонених для пронесення в зони обмеженого доступу аеропортів, що охороняються, та/або до перевезення на борту повітряного судна, визначається авіаційними правилами України.

2. Уповноважені працівники правоохоронних органів у передбачених законодавством України випадках мають право перебувати під час польоту на борту повітряного судна озброєними табельною вогнепальною зброєю у разі виконання ними спеціальних заходів забезпечення безпеки щодо:

1) охорони посадкових осіб, стосовно яких здійснюється державна охорона відповідно до [Закону України "Про державну охорону органів державної влади України та посадкових осіб"](#);

2) забезпечення безпеки учасників кримінального судочинства, працівників суду, правоохоронних органів та їхніх близьких родичів;

3) супроводження фельдпошти та спецвантажів, конвоювання арештованих.

**Стаття 90.** Підтримання встановленого порядку на борту повітряного судна

1. У разі порушення будь-якими особами встановлених правил поведінки на борту повітряного судна, створення ними загрози безпечному виконанню польоту або відмови виконувати вимоги членів екіпажу до порушників можуть бути застосовані заходи стримування.

2. Заходи стримування можуть застосовуватися стосовно осіб, які скоїли на борту повітряного судна, що перебуває у польоті, такі правопорушення:

1) насильство, психологічний тиск або пряме залякування, погроза або умисне заподіяння шкоди, що загрожує життю чи власності пасажирів;

2) насильство, погроза або втручання в дії членів екіпажу під час виконання ними службових обов'язків, вчинення дій, що можуть призвести до втрати екіпажем можливості з виконання своїх службових обов'язків;

3) свідомо вчинене пошкодження повітряного судна, обладнання;

4) надання неправдивої інформації, що може призвести до загрози безпеці повітряного судна;

5) невиконання законних вказівок або інструкцій членів екіпажу, що віддавалися в інтересах безпеки або підтримання порядку на борту повітряного судна.

3. З метою забезпечення належного рівня авіаційної безпеки та дотримання встановленого порядку на борту повітряного судна експлуатант має право включати до

складу екіпажу повітряного судна підготовлених фахівців з авіаційної безпеки. До складу екіпажу гласно чи негласно також можуть включатися озброєні працівники правоохоронних органів. Порядок залучення таких працівників встановлюється Кабінетом Міністрів України.

### **Стаття 91. Застосування заходів стримування**

1. Заходи стримування застосовуються у разі, якщо інші методи відновлення порядку на борту повітряного судна виявилися неефективними, і полягають у тимчасовому обмеженні дій і свободи пересування порушника, унеможливленні проявів фізичного насильства або психологічного тиску з його боку стосовно інших осіб, які перебувають на борту повітряного судна під час виконання польоту.

2. Процедури щодо здійснення заходів стримування визначаються Кабінетом Міністрів України.

3. При здійсненні заходів стримування стосовно порушників на борту повітряного судна під час польоту можуть використовуватися спеціальні засоби, перелік і правила застосування яких затверджуються Кабінетом Міністрів України.

4. У разі якщо на борту повітряного судна недостатньо зазначених спеціальних засобів, а дії порушника/порушників становлять значну загрозу безпеці виконання польоту чи особистій безпеці пасажирів та/або членів екіпажу, свобода порушника/порушників може бути обмежена за допомогою підручних засобів.

5. У разі крайньої необхідності для забезпечення безпеки польоту та підтримання порядку на борту командир повітряного судна може висадити пасажира, який вчинив або має намір вчинити дії, що становлять загрозу безпеці повітряного судна, людей чи їхній власності, на території будь-якої держави, де повітряне судно здійснює посадку. Командир повітряного судна в установленому порядку може передати уповноваженим особам держави, на території якої повітряне судно здійснило посадку, будь-яку особу, що скоїла на борту акт, який є серйозним порушенням згідно із законодавством держави перевізника. Командир повітряного судна зобов'язаний надати інформацію та докази про такі порушення у пункті приземлення.

6. Експлуатант може відмовити в подальших перевезеннях на будь-який строк фізичній особі, яка будучи пасажиром його авіарейсу, вчинила дії, що становили загрозу безпеці повітряного судна або людей.

## **Розділ XII ПОВІТРЯНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ**

### **Стаття 92. Загальні умови ліцензування**

1. Авіаційний перевізник, який виконує перевезення пасажирів та/або вантажу за плату та/або за наймом, повинен мати ліцензію на провадження діяльності з перевезення пасажирів та/або вантажу повітряним транспортом, яка видається уповноваженим органом з питань цивільної авіації згідно із законодавством України.

2. Перевезення пасажирів, вантажу за плату та/або за наймом без ліцензії забороняється.



3. Наявність ліцензії не означає, що авіаційний перевізник має право доступу до певних повітряних ліній або ринків. З метою набуття права доступу до певних повітряних ліній або ринків авіаперевізник повинен отримати від уповноваженого органу з питань цивільної авіації відповідний документ на право експлуатації певної повітряної лінії.

4. Порядок ліцензування визначається законодавством України.

### **Стаття 93. Забезпечення авіаційного перевізника**

1. Суб'єкти господарювання, що отримують ліцензію на провадження діяльності з перевезення пасажирів та/або вантажу повітряним транспортом, та авіаперевізники, які мають таку ліцензію, повинні мати у своєму розпорядженні хоча б одне повітряне судно у власності або за лізингом (крім лізингу з екіпажем).

2. Повітряні судна, що належать українським авіаперевізникам та використовуються ними, повинні бути зареєстровані в Державному реєстрі цивільних повітряних суден України або у відповідному реєстрі іншої держави, якщо між Україною та цією державою укладені відповідні міжнародні договори України.

3. Авіаперевізник, який використовує повітряне судно іншого авіаперевізника або передає повітряне судно іншому авіаперевізнику на умовах лізингу, повинен отримати попереднє погодження уповноваженого органу з питань цивільної авіації.

4. Авіаційний перевізник має право отримати ліцензію за умови, що Україна, юридичні особи України та/або фізичні особи-резиденти володіють більш як 50 відсотками статутного капіталу (пакета акцій) цього підприємства, якщо інше не передбачено міжнародними договорами України.

### **Стаття 94. Умови виконання повітряних перевезень українським авіаперевізником**

1. Авіаперевізник зобов'язаний надавати послуги з повітряних перевезень в обсягах і на умовах, передбачених сертифікатом експлуатанта, ліцензією та наданими йому правами на експлуатацію повітряних ліній.

2. Для виконання польотів з перевезення пасажирів, багажу та/або вантажу, пошти за плату та/або за наймом авіаперевізник повинен мати відповідне право на експлуатацію певної повітряної лінії.

3. Право на експлуатацію повітряної лінії надається уповноваженим органом з питань цивільної авіації за письмовою заявою авіаперевізника щодо певних повітряних ліній на виконання:

1) регулярних повітряних перевезень у межах України;

2) регулярних міжнародних повітряних перевезень з/до України;

3) чартерних міжнародних повітряних перевезень з/до України або в межах України, що становлять систематичну серію, не менше одного рейсу на тиждень або не менше трьох рейсів на місяць;

4) авіаційних перевезень в інших державах.

4. Порядок надання і анулювання прав на експлуатацію повітряних ліній та порядок затвердження розкладу руху авіаперевізників встановлюються авіаційними правилами України.

5. Якщо цього вимагають міжнародні договори України або законодавство держави, до якої будуть здійснюватися повітряні перевезення, уповноважений орган з питань цивільної авіації додатково до наданого права на експлуатацію повітряної лінії письмово інформує про це компетентний орган цієї держави.

6. Затвердження розкладів руху авіаперевізників та планів вильотів (прильотів) повітряних суден авіаперевізників для нерегулярних рейсів здійснюється з урахуванням умов, визначених правами авіаперевізника на експлуатацію повітряних ліній, та відповідно до авіаційних правил України.

7. Під час надання права на експлуатацію певної повітряної лінії та призначення авіаперевізника враховуються суспільна важливість перевезень та потреби розвитку транспортної системи України.

8. Уповноважений орган з питань цивільної авіації має право відмовити у наданні права на експлуатацію певної повітряної лінії та призначенні авіаперевізника або обмежити обсяг права на експлуатацію повітряної лінії у разі:

1) наявності обмежень, передбачених міжнародними договорами України або угодами між авіаційними органами влади, а також авіаційними правилами України;

2) потреби досягти рентабельності регулярних повітряних перевезень на повітряних лініях, які вже обслуговуються, за відсутності потреби у збільшенні ємності перевезень;

3) якщо право на виконання регулярних польотів за цією повітряною лінією вже передано іншому авіаперевізнаку в рамках виконання зобов'язань, що мають суспільно важливий характер;

4) авіаперевізнак не відповідає вимогам міжнародних договорів України та авіаційних правил України або не виконує їх.

9. Авіаперевізнак зобов'язаний поінформувати уповноважений орган з питань цивільної авіації про припинення регулярних повітряних перевезень на повітряній лінії, на яку він має право на експлуатацію, за 30 днів до запланованої дати припинення із зазначенням причин.

#### **Стаття 95. Умови здійснення повітряних перевезень іноземним авіаперевізнаком**

1. Для здійснення повітряних перевезень іноземний авіаперевізнак повинен мати відповідну ліцензію та сертифікат відповідного державного органу держави, в якій він отримав ліцензію.

2. Регулярні повітряні перевезення здійснюються іноземним авіаперевізнаком згідно з вимогами міжнародних договорів України, авіаційних правил України та угод між авіаційними органами влади. Чартерні або нерегулярні повітряні перевезення здійснюються іноземним авіаперевізнаком відповідно до авіаційних правил України.

3. Іноземний авіаперевізник може здійснювати повітряні перевезення до/з України, у межах території України та повітряні перевезення, що передбачають посадку з комерційною метою на території України, виключно в обсягах і на умовах, визначених наданими йому уповноваженим органом з питань цивільної авіації правами на експлуатацію певних повітряних ліній.

4. Якщо цього вимагають міжнародні договори України, іноземний авіаперевізник призначається для виконання польотів за конкретними повітряними лініями.

5. Уповноважений орган з питань цивільної авіації має право:

1) визнати призначення державного органу держави, іншої ніж та, в якій видано ліцензію;

2) відмовити у визнанні призначення іноземного авіаперевізника, якщо його ефективний контроль здійснюється особою або особами держави, іншої ніж та, що його призначила;

3) провести додаткову перевірку іноземного авіаперевізника на відповідність вимогам, установленим міжнародними договорами України та авіаційними правилами України.

6. Право на експлуатацію повітряної лінії надається уповноваженим органом з питань цивільної авіації за письмовою заявою іноземного авіаперевізника щодо певних повітряних ліній на здійснення:

1) регулярних міжнародних повітряних перевезень до/з України, у тому числі як уповноваженого авіаперевізника від України;

2) регулярних повітряних перевезень у межах України;

3) чартерних повітряних перевезень до/з України або в межах України, що становлять систематичну серію, не менше одного рейсу на тиждень або не менше трьох рейсів на місяць.

7. У разі якщо це передбачено міжнародним договором України або законодавством держави, до якої будуть здійснюватися повітряні перевезення, уповноважений орган з питань цивільної авіації додатково до наданого права на експлуатацію повітряної лінії письмово призначає іноземного авіаперевізника, уповноваженого здійснювати повітряні перевезення на певних повітряних лініях до або між такими державами, поінформувавши про це компетентний орган цієї держави (держав).

8. Затвердження розкладів руху іноземних авіаперевізників на виконання регулярних рейсів та планів вильотів-прильотів повітряних суден іноземних авіаперевізників для нерегулярних рейсів здійснюється із застосуванням комунікаційних мереж та з урахуванням умов, визначених правами авіаперевізника на експлуатацію повітряних ліній та призначень відповідно до авіаційних правил України.

9. Право на експлуатацію повітряної лінії може бути надано іноземному авіаперевіснику, якщо:

1) це відповідає законодавству України;

2) українські авіаперевізники користуються такими самими правами у державі реєстрації іноземного авіаперевізника або набувають інших прав на умовах взаємності;

3) в українських аеропортах надається можливість обслуговування таких польотів та повітряних перевезень;

4) у разі нерегулярних повітряних перевезень такі перевезення не можуть бути здійснені українськими авіаперевізниками або такі перевезення не можуть бути здійснені в рамках регулярних польотів між тими самими аеропортами чи містами, якщо місто обслуговується двома і більше аеропортами.

10. Уповноважений орган з питань цивільної авіації має право відмовити іноземному авіаперевізнаку у наданні права на експлуатацію повітряної лінії, призначенні, обмежити обсяг права на експлуатацію повітряної лінії та/або відмовити у затвердженні розкладу руху, якщо це зумовлено обмеженнями, встановленими міжнародними договорами України та угодами між авіаційними органами влади, або невідповідністю заявника їх умовам.

11. Уповноважений орган з питань цивільної авіації має право анулювати або зупинити дію права на експлуатацію повітряної лінії, у разі якщо іноземний авіаперевізнак не відповідає вимогам міжнародних договорів України та авіаційних правил України або порушує умови чи обмеження, встановлені правом на експлуатацію повітряної лінії.

12. Іноземний авіаперевізнак зобов'язаний поінформувати уповноважений орган з питань цивільної авіації про припинення регулярних повітряних перевезень за повітряною лінією, на яку він має право на експлуатацію та призначення, за 30 днів до запланованої дати припинення із зазначенням причин.

13. Умови, [порядок надання, анулювання прав на експлуатацію повітряної лінії іноземним авіаперевізнакам встановлюються авіаційними правилами України.](#)

## **Стаття 96. Суспільно важливі повітряні перевезення**

1. Суспільно важливі повітряні перевезення забезпечуються авіаперевізнаком з метою надання послуг з повітряних перевезень із дотриманням встановлених вимог щодо тривалості, регулярності, місткості і тарифів, яких авіаперевізнак не став би дотримуватися у разі, якби він керувався тільки власними комерційними інтересами.

2. Уповноважений орган з питань цивільної авіації може прийняти рішення про обслуговування певної повітряної лінії з незначним повітряним рухом, який є важливим для міста або регіону, в рамках виконання зобов'язання, що має суспільно важливий характер, з дотриманням авіаперевізнаком встановлених вимог, зокрема щодо безперервності та регулярності повітряних перевезень, обсягу та рівня оплати за здійснення повітряних перевезень. Відповідне повідомлення з цього приводу публікується у друкованих офіційних засобах масової інформації.

3. Якщо жоден з авіаперевізнаків не погоджується на обслуговування такої повітряної лінії, уповноважений орган з питань цивільної авіації може оголосити відкритий конкурс для українських авіаперевізнаків або для іноземних авіаперевізнаків, якщо це передбачено міжнародними договорами України, з метою визначення

авіаперевізника чи авіаперевізників, які готові виконувати зобов'язання, що мають суспільно важливий характер.

4. Критерієм оцінки пропозицій, поданих на конкурс, є заявлені авіаперевізником форма або розмір винагороди чи пільг, що надаються в обмін на виконання зобов'язання, що має суспільно важливий характер.

5. Уповноважений орган з питань цивільної авіації може включити у зобов'язання, що має суспільно важливий характер, вимогу до авіаперевізника щодо гарантування обслуговування повітряної лінії протягом певного строку.

6. Уповноважений орган з питань цивільної авіації має право обмежити доступ до повітряної лінії, яка обслуговується в рамках зобов'язання, що має суспільно важливий характер, забезпечивши авіаперевізнику виключне право на обслуговування повітряної лінії на строк до трьох років.

#### **Стаття 97. Повітряні перевезення небезпечних вантажів**

1. Умови повітряних перевезень та перелік небезпечних вантажів встановлюються авіаційними правилами України з урахуванням вимог Міжнародної організації цивільної авіації.

2. Авіаперевізник має право здійснювати перевезення небезпечних вантажів у порядку, встановленому авіаційними правилами України.

3. Суб'єкти, що провадять діяльність, пов'язану з наданням послуг з продажу повітряних перевезень вантажів, у тому числі небезпечних, повинні бути сертифіковані уповноваженим органом з питань цивільної авіації на відповідність вимогам авіаційних правил України.

4. Суб'єкти авіаційної діяльності, які здійснюють наземне обслуговування, повинні мати персонал, який пройшов відповідну підготовку з обробки небезпечних вантажів відповідно до авіаційних правил України.

5. Уповноважений орган з питань цивільної авіації здійснює сертифікацію навчальних закладів, що здійснюють підготовку, перепідготовку та підвищення кваліфікації авіаційного персоналу і персоналу, який провадить авіаційну діяльність, з питань повітряних перевезень небезпечних вантажів.

#### **Стаття 98. Продаж повітряних перевезень, договір повітряного перевезення**

1. Повітряні перевезення виконуються на підставі договору між авіаперевізником та пасажиром або вантажовідправником.

2. Кожний договір повітряного перевезення та його умови засвідчуються документом на перевезення, який видається авіаційним перевізником або уповноваженими ним організаціями (агентами).

3. Документами на повітряне перевезення є:

1) квиток (паперовий або електронний) - при перевезенні пасажирів;

2) багажна квитанція (паперова або електронна) - при перевезенні речей як багажу пасажирів;

3) транспортна накладна (авіаційна вантажна накладна) у паперовому або електронному вигляді - при перевезенні вантажу.

4. Авіаційний перевізник зобов'язаний відмовити пасажирів в міжнародному перевезенні у разі відсутності в нього документів, необхідних для в'їзду в Україну чи для в'їзду або транзиту на/через територію іноземної держави з України. За здійснення міжнародного перевезення пасажирів без документів, необхідних для в'їзду на територію України чи для в'їзду або транзиту на/через територію іноземної держави з України, авіаційний перевізник несе відповідальність у порядку та розмірах, установлених законом.

5. Автоматизовані системи бронювання, які функціонують на території України для надання інформації про розклад польотів, наявність вільних місць, плату за перевезення, послуги авіаперевізників, пов'язані з перевезенням, а також для бронювання та оформлення квитків, повинні забезпечувати:

- 1) прозорість, рівність та справедливість конкуренції між операторами таких систем;
- 2) вибір послуг з повітряних перевезень, що пропонуються користувачам.

6. Розробник чи користувач систем, передбачених частиною сьомою цієї статті, який має доступ до систем, зобов'язаний забезпечити конфіденційність персональних даних осіб і не може обробляти або передавати їх без згоди заінтересованої особи, крім випадків, передбачених законом.

7. До автоматизованих систем належать:

- 1) системи управління відправленнями пасажирів та багажу в аеропортах;
- 2) системи, які використовуються для проведення розрахунків між авіаційними перевізниками та суб'єктами, що надають агентські послуги з продажу повітряних перевезень;
- 3) системи бронювання, які використовуються суб'єктами для здійснення бронювання та продажу повітряних перевезень;
- 4) системи управління технологічними процесами в аеропортах.

8. Суб'єктом, що надає агентські послуги з продажу повітряних перевезень, є юридична особа, яка здійснює діяльність з продажу повітряних перевезень за дорученням авіаперевізника або генерального агента на підставі договору. Такі суб'єкти повинні бути сертифіковані уповноваженим органом з питань цивільної авіації на відповідність вимогам авіаційних правил України. Суб'єкти, що надають агентські послуги з продажу повітряних перевезень, при здійсненні продажу повітряних перевезень повинні використовувати автоматизовані системи бронювання.

9. Суб'єктом, який здійснює підготовку персоналу з організації та/або продажу повітряних перевезень, є юридична особа, яка здійснює професійну підготовку фахівців з організації та/або продажу повітряних перевезень. Такий суб'єкт підлягає сертифікації

уповноваженим органом з питань цивільної авіації на відповідність вимогам авіаційних правил України.

### **Стаття 99.** Тарифи на повітряні перевезення

1. Тарифне регулювання на ринку повітряних перевезень, що здійснюються на території України або починаються чи закінчуються на території України, базується на таких засадах:

1) базування розрахунків тарифів на собівартості цих послуг з урахуванням отримання прибутку;

2) залежність рівня тарифів від рівня послуг, які отримує пасажир при повітряному перевезенні;

3) недопущення встановлення демпінгових або дискримінаційних цін з боку окремих авіаперевізників.

2. Тарифи на повітряні перевезення, що здійснюються на території України або починаються чи закінчуються на території України, які визначають обсяг оплати за повітряне перевезення та за пов'язані з ним послуги, а також умови здійснення такої оплати, включаючи винагороду та умови, запропоновані суб'єктам, що надають агентські послуги з продажу повітряних перевезень, визначаються авіаперевізниками в установленому ними порядку і оприлюднюються у формі, доступній користувачам.

3. Уповноважений орган з питань цивільної авіації має право скасувати надмірно високі тарифи, зокрема у разі недостатнього рівня конкуренції, або зупинити дію надмірно низьких тарифів, зокрема у разі зниження їх до рівня, нижчого за собівартість.

4. Для перевірки обґрунтованості встановленого тарифу на повітряне перевезення уповноважений орган з питань цивільної авіації має право зобов'язати авіаперевізника у встановлений строк надати вичерпну інформацію, що дає можливість адекватно оцінити тариф, у тому числі інформацію про витрати, на основі яких визначається рівень тарифу.

5. Якщо авіаперевізник не надав необхідної інформації в установлений строк або надав інформацію в неповному обсязі, уповноважений орган з питань цивільної авіації має право своїм рішенням скасувати такий тариф та вилучити його із систем продажу і бронювання.

6. У разі якщо порядок визначення тарифів на повітряне перевезення регулюється міжнародними договорами України, уповноважений орган з питань цивільної авіації вживає заходів і приймає рішення стосовно тарифів авіаперевізників згідно з правилами таких договорів.

### **Стаття 100.** Обов'язки та відповідальність авіаційного перевізника

1. Правила авіаперевізника - правила, інструкції і технології, встановлені авіаперевізником, які використовуються при повітряних перевезеннях пасажирів та/або багажу, вантажу, пошти, а також правила застосування тарифів, стандарти та настанови з обслуговування пасажирів і багажу, порядок розгляду претензій та позовів.

2. [Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів](#), багажу, вантажу і пошти авіаперевізником, суб'єктами з наземного обслуговування, а також галузеві стандарти та нормативи якості такого обслуговування встановлюються авіаційними правилами України та мають бути однаковими для внутрішніх і для міжнародних рейсів.

3. Авіаперевізник зобов'язаний виконувати зазначені у частині другій цієї статті правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів, багажу, вантажу і пошти, а також галузеві стандарти та нормативи якості обслуговування. При цьому критерії віднесення до класу обслуговування (бізнес-клас, економ-клас, преміум-клас) повинні бути однаковими для внутрішніх і для міжнародних рейсів.

4. Авіаперевізник на підставі зазначених у частині другій цієї статті правил повітряних перевезень повинен встановити свої правила, спрямовані на підвищення ефективності та якості перевезень, які не можуть містити стандартів чи нормативів якості, відповідальності за обслуговування пасажирів, нижчих за рівень установлених вимог, попередньо погодивши їх з уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

5. Іноземний авіаперевізник, який провадить діяльність в Україні, зобов'язаний поінформувати уповноважений орган з питань цивільної авіації про свої правила та вимоги, якими визначаються умови здійснення повітряних перевезень пасажирів, багажу, вантажу, пошти. Уповноважений орган з питань цивільної авіації має право своїм рішенням вимагати від іноземного авіаперевізника привести такі правила і вимоги у відповідність із вимогами законодавства України, у тому числі авіаційними правилами України. Правила і вимоги, що не відповідають законодавству України, не є обов'язковими для контрагентів іноземного авіаперевізника.

6. Авіаперевізник у своїх правилах повинен встановити та довести до відома пасажирів порядок виплати компенсації і надання допомоги пасажирам у разі відмови від прийняття на борт або скасування польоту чи затримки вильоту, зниження класу обслуговування пасажира, повернення плати за ненадану послугу з повітряного перевезення, розмір та спосіб виплати компенсації і обслуговування пасажирів, яким відмовлено у прийнятті на борт. Зазначені правила повинні відповідати вимогам та правилам, установленим міжнародними договорами України, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, законодавству України, в тому числі авіаційним правилам України. При цьому розмір виплати компенсації та надання допомоги пасажирам мають бути однаковими для внутрішніх і для міжнародних рейсів.

7. Авіаперевізник під час організації повітряних перевезень повинен вжити заходів для доведення до відома споживачів через інформаційно-рекламні засоби, у тому числі автоматизовані системи бронювання, інформації щодо повітряних ліній і розкладу польотів повітряних суден, тарифів на перевезення пасажирів, багажу, вантажу і пошти повітряним транспортом, а також про умови обслуговування пасажирів та обробки вантажу на землі перед польотом, після нього та на борту повітряного судна.

8. Авіаперевізник зобов'язаний оприлюднити свій розклад регулярних рейсів.

9. Авіаперевізник, який розміщує дані в автоматизованій системі бронювання, повинен гарантувати, що розміщена ним чи подана для розміщення в інших автоматизованих системах бронювання інформація є точною, достовірною та вичерпною.

10. Авіаперевізник не може впливати на вибір автоматизованих систем бронювання суб'єктом, що надає агентські послуги з продажу повітряних перевезень.



11. Авіаперевізник несе відповідальність за втрату або шкоду, заподіяну під час перевезення пасажирів, багажу, вантажу та пошти відповідно до вимог і правил, передбачених міжнародними договорами України, законодавством України, в тому числі авіаційними правилами України, розмір якої має бути однаковим для внутрішніх і для міжнародних рейсів.

12. За переміщення через державний кордон України іноземців чи осіб без громадянства без документів для в'їзду в Україну або з документами, оформленими з порушенням вимог, установлених законодавством України, авіаперевізники несуть відповідальність, передбачену законом. За здійснення міжнародного повітряного перевезення пасажирів без документів, необхідних для в'їзду в Україну чи для в'їзду в іноземну державу з України, авіаційний перевізник несе відповідальність у порядку та розмірах, установлених законом.

13. Авіаперевізник може відмовити в перевезенні пасажирів або вантажовідправнику у випадках, передбачених авіаційними правилами України.

14. Пасажир має право на вільне ознайомлення з правилами повітряних перевезень авіаперевізника та на обслуговування згідно з класом придбаного квитка, а авіаперевізник повинен забезпечити реалізацію такого права.

15. Пасажир має право відмовитися від повітряного перевезення і одержати назад плату за послуги у порядку, встановленому авіаційними правилами України та правилами авіаперевізника.

16. Пасажир має право на компенсацію від авіаперевізника і надання допомоги у разі відмови у перевезенні, скасування чи тривалої затримки рейсу, зниження класу обслуговування пасажирів у порядку, встановленому цим Кодексом, авіаційними правилами України та міжнародними договорами України.

17. Вимоги, передбачені цією статтею, застосовуються до авіаперевізника за шкоду, заподіяну під час міжнародного повітряного перевезення, яке починається або закінчується на території України або передбачає здійснення комерційної посадки на території України, а також до внутрішніх повітряних перевезень.

18. До договорів на повітряне перевезення, в тому числі до чартерних перевезень та інших цивільно-правових відносин, пов'язаних з повітряними перевезеннями, які не врегульовані положеннями цього Кодексу або міжнародними договорами України, застосовуються положення [Цивільного кодексу України](#).

### **Стаття 101. Захист прав споживачів послуг з повітряних перевезень**

1. Уповноважений орган з питань цивільної авіації здійснює контроль за дотриманням авіаперевізниками та іншими суб'єктами авіаційної діяльності правил повітряних перевезень пасажирів, багажу, вантажу і пошти та за їх відповідністю вимогам і правилам, установленим міжнародними договорами України та авіаційними правилами України, зокрема в частині дотримання прав пасажирів, вантажовідправників, які користуються послугами з повітряних перевезень, та вимог щодо розгляду звернень пасажирів, вантажовідправників.

2. У разі подання такого звернення уповноважений орган з питань цивільної авіації приймає рішення про:

1) відсутність факту порушення авіаперевізником вимог законодавства, в тому числі авіаційних правил України;

2) наявність факту порушення авіаперевізником вимог законодавства, в тому числі авіаційних правил України, із зазначенням обсягу порушення та дати, до якої порушення слід усунути.

3. Дія [Закону України "Про захист прав споживачів"](#) поширюється на повітряні перевезення, крім питань, які врегульовані цим Кодексом, правилами повітряних перевезень пасажирів та вантажів, міжнародними договорами України.

**Стаття 102.** Обслуговування пасажирів з обмеженими фізичними можливостями (інвалідів)

1. Пасажирам з обмеженими фізичними можливостями (інвалідам) має надаватися безплатна особлива допомога, яка гарантує отримання цією категорією пасажирів послуг, передбачених для всіх пасажирів. Така допомога включає надання інформації та вказівок у формі, зрозумілій пасажирам з функціональними порушеннями органів відчуттів та сприймання.

2. Суб'єкти авіаційної діяльності повинні вживати заходів з метою встановлення єдиних стандартів доступності транспортних послуг для інвалідів з часу прибуття в аеропорт відправлення до виходу з аеропорту призначення.

3. Суб'єкти авіаційної діяльності повинні співпрацювати з метою розроблення та координації програм щодо підготовки кваліфікованого персоналу для надання допомоги інвалідам.

4. Експлуатант аеропорту повинен вживати всіх необхідних заходів, щоб будівлі та служби в аеропортах задовольняли потреби інвалідів.

З метою полегшення пересування інвалідів та осіб похилого віку між повітряним судном та аеровокзалом після прибуття і під час вильоту в разі потреби забезпечується надання підйомних систем або інших пристроїв за відсутності телескопічних пасажирських трапів, вживаються заходи для того, щоб пасажирів, які мають вади слуху та зору, мали можливість отримувати інформацію про рейси.

5. В аеропортах створюються необхідні умови для стоянок транспортних засобів осіб, які потребують допомоги під час руху, а також здійснюються заходи для полегшення руху між стоянками повітряних суден та спорудою аеровокзалу.

6. Авіаційний перевізник повинен вжити заходів для того, щоб повітряні судна, які вводяться в експлуатацію вперше або після істотного переобладнання, відповідали єдиним стандартам доступності щодо обладнання на борту, зазначеним у частині другій цієї статті.

7. Інвалідні коляски, спеціальна апаратура та обладнання, якими користуються інваліди, перевозяться безплатно у пасажирському салоні повітряного судна, якщо для цього, на думку авіаційного перевізника, є достатньо місця та якщо це відповідає вимогам безпеки. Службові тварини, які супроводжують інваліда, також перевозяться безплатно у пасажирському салоні повітряного судна за умови дотримання правил експлуатації повітряного судна.

8. Авіаційний перевізник має право вимагати від інвалідів отримання медичного дозволу тільки у випадках, коли не можуть бути гарантовані безпека або здоров'я самих інвалідів чи інших пасажирів.

9. Авіаційний перевізник має право вимагати наявності супроводжуючої особи тільки у випадках, коли є очевидним, що інвалід не може без неї обійтися, і тому не можуть бути гарантовані безпека або здоров'я самого інваліда чи інших пасажирів. У випадках, коли наявність супроводжуючої особи є необхідною, авіаційний перевізник може надавати знижки для перевезення такої особи.

10. Послуги особам з обмеженими фізичними можливостями (інвалідам) повинні надаватися на прозорій, недискримінаційній основі та підлягають аудиту і перевірці уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

11. У разі відмови у перевезенні, скасування або затримки рейсу незалежно від тривалості пасажирів з обмеженими фізичними можливостями (інваліди) та особи, що їх супроводжують, а також діти без супроводу відповідно до розділу XIII цього Кодексу мають право на допомогу в першу чергу.

### **Розділ XIII**

## **ПРАВА ПАСАЖИРА НА КОМПЕНСАЦІЮ У РАЗІ ВІДМОВИ У ПЕРЕВЕЗЕННІ, СКАСУВАННЯ ЧИ ТРИВАЛОЇ ЗАТРИМКИ АВІАРЕЙСІВ**

### **Стаття 103. Порядок виплати компенсації**

1. Положення цього розділу застосовуються до пасажирів, які вирушають з/до аеропорту, розташованого на території України, а також до пасажирів, які вирушають з/до аеропорту, розташованого в іншій країні, до/з аеропорту, розташованого на території України.

2. Положення цього розділу застосовуються до пасажирів (регулярних та чартерних рейсів), яким відмовлено у перевезенні проти їхньої волі або рейс яких скасовано чи затримано, за умови, що пасажир має підтвержене бронювання на відповідний рейс та присутній для проходження реєстрації у час, що передбачений правилами авіаперевізника та письмово зазначений (включаючи електронні засоби), або, якщо час реєстрації не зазначено, не пізніше ніж за 45 хвилин до зазначеного часу відправлення, чи забронював рейс, який затримано/перенесено авіаперевізником або фрахтувальником повітряного судна (туроператором) на інший рейс незалежно від причин затримки/перенесення.

3. Положення цього розділу не застосовуються до пасажирів, які подорожують безплатно або за зменшеною вартістю, яка безпосередньо або опосередковано не доступна іншим пасажиром, однак ці положення застосовуються до пасажирів, яким видано квитки згідно з програмою авіаперевізника для пасажирів, які часто літають (програмою лояльності).

4. У разі якщо авіаперевізник виплачує компенсацію або надає послуги, передбачені цим розділом, жодне положення цього розділу не може тлумачитися як таке, що обмежує право перевізника вимагати компенсації у порядку регресу від будь-якої особи, включаючи третіх осіб, зокрема за вимогами про відшкодування туристичним оператором або іншою особою, з якою перевізник уклав договір. Відповідно жодне положення цього розділу не може тлумачитися як таке, що обмежує право туристичного оператора або

третіх осіб, інших, ніж пасажир, з якими перевізник уклав договір, вимагати відшкодування або компенсації від перевізника згідно із законодавством.

#### **Стаття 104.** Компенсація пасажиром у разі відмови у перевезенні

1. У разі якщо авіаперевізник мотивовано очікує на відмову пасажиром у посадці на рейс, він зобов'язаний провести опитування з метою виявлення пасажирів, готових відмовитися від свого підтверженого бронювання в обмін на узгоджену між пасажиром, який за власним бажанням відмовляється від посадки на рейс, та перевізником винагороди.

2. Крім виплати винагороди, авіаперевізник зобов'язаний запропонувати пасажирові на вибір:

1) відшкодування впродовж семи днів, яке має бути виплачено готівкою, електронним банківським переказом, банківськими дорученнями або банківськими чеками чи, за наявності засвідченої у письмовій формі згоди пасажиром, у вигляді дорожніх чеків, повної вартості квитка за ціною, за якою його придбано, за невикористану частину квитка та за використану частину або частини квитка, якщо рейс більше не задовольняє потреби пасажиром, а також за потреби забезпечити зворотний рейс у початковий пункт відправлення за першої можливості;

2) зміну маршруту, яка здійснюється за відповідних транспортних умов: до кінцевого пункту призначення - за першої можливості або у пізніший час за бажанням пасажиром та за наявності вільних місць.

3. Перевезення пасажиром з аеропорту, де сталася відмова у перевезенні, до аеропорту, з якого починається запропонований перевізником альтернативний маршрут, та від аеропорту альтернативної посадки до аеропорту, куди пасажир мав прибути рейсом, на який йому відмовлено у перевезенні, здійснюється за рахунок перевізника.

4. Якщо пасажирів, які б виявили бажання відмовитися від подорожі цим рейсом, не виявлено або їх кількість є недостатньою, перевізник має право відмовити пасажирові у перевезенні проти його волі.

5. Якщо пасажиром відмовлено у перевезенні проти їхньої волі, перевізник має виплатити їм компенсацію у таких розмірах:

250 євро - для рейсів дальністю до 1500 кілометрів;

400 євро - для рейсів дальністю від 1500 до 3500 кілометрів;

600 євро - для рейсів дальністю понад 3500 кілометрів.

Під час визначення відстані за основу береться останній пункт, у якому відмова від перевезення або невиконання рейсу, який було раніше заплановано та на який заброньовано принаймні одне місце, створить затримку прибуття пасажирів у запланований час.

6. Перевізник має право зменшити розмір компенсації, визначеної у частині п'ятій цієї статті, на 50 відсотків, якщо пасажирові пропонується заміна маршруту перевезення до

його пункту призначення альтернативними рейсами, час прибуття яких не перевищує запланованого:

на дві години - для рейсів дальністю до 1500 кілометрів;

на три години - для рейсів дальністю від 1500 до 3500 кілометрів;

на чотири години - для рейсів, не зазначених у абзацах другому та третьому цієї частини.

Відстань, зазначена в цій частині цієї статті, вимірюється за методом ортодромічної відстані маршруту.

7. Виплата компенсації не звільняє перевізника від обов'язку запропонувати пасажиру на вибір послуги та відшкодування витрат, передбачених частиною другою цієї статті та частиною п'ятою статті 105 цього Кодексу.

### **Стаття 105.** Компенсація пасажиром у разі скасування рейсу

1. У разі скасування рейсу пасажиром має бути запропоновано обслуговування відповідно до частини другої статті 104 цього Кодексу та компенсацію відповідно до частин п'ятої і шостої статті 104 цього Кодексу. Пасажир має право на компенсацію, якщо його не поінформовано про скасування рейсу:

щонайменше за два тижні до запланованого часу відправлення;

у період не більше ніж за два тижні і не менше ніж за сім днів до запланованого часу відправлення та запропоновано зміну маршруту, що дасть змогу вирушити з пункту відправлення не пізніше ніж за дві години до запланованого часу відправлення та прибути у кінцевий пункт призначення не пізніше ніж через чотири години після запланованого часу прибуття;

менше ніж за сім днів до запланованого часу відправлення та запропоновано зміну маршруту, що дасть змогу вирушити з пункту відправлення не пізніше ніж за годину до запланованого часу відправлення та прибути у кінцевий пункт призначення не пізніше ніж через дві години після запланованого часу прибуття.

2. Авіаперевізник, скасовуючи або затримуючи рейс, повинен надавати пасажиром на їх запит пояснення щодо підстав скасування чи затримки рейсу. У разі необхідності забезпечення своєчасної пересадки трансферних пасажирів на стикувальні рейси перевізник за першої можливості повинен запропонувати їм альтернативні маршрути перевезення.

3. Перевізник не зобов'язаний виплачувати компенсацію, передбачену частинами п'ятою і шостою статті 104 цього Кодексу, якщо він може надати підтвердження того, що причиною скасування рейсу була дія непереборної сили або надзвичайна ситуація, якій не можна було запобігти, навіть якби було вжито усіх заходів.

4. Доведення факту інформування пасажиром про правила та умови перевезення, порядок бронювання місць на рейсах, тарифи, такси (збори), про розклад та строки виконання рейсу покладається на авіаперевізника, його агента з продажу, туристичного

оператора та інших уповноважених організацій за місцем укладання договору повітряного перевезення.

5. У разі скасування рейсу авіаперевізником та продовження пасажиром подорожі іншим рейсом (рейсами) або за іншим маршрутом пасажиром має бути безплатно запропоновано та забезпечено:

1) харчування та прохолодні напої відповідно до часу очікування нового рейсу;

2) місця в готелі у разі, якщо пасажир змушений чекати на відправлення впродовж однієї або більше ночей чи якщо час додаткового очікування відправлення більший, ніж передбачалося;

3) наземний трансфер за маршрутом аеропорт - готель - аеропорт;

4) два телефонні дзвінки або телекс-, факс-повідомлення, або повідомлення електронною поштою, якщо для цього є технічні умови аеропорту.

6. Авіаперевізник зобов'язаний приділяти особливу увагу потребам пасажирів з обмеженими фізичними можливостями (інвалідів), та осіб, які їх супроводжують, а також потребам дітей без супроводу дорослих.

#### **Стаття 106.** Компенсація пасажиром у разі затримки рейсу

1. Авіаперевізник повинен надати пасажиром сприяння, передбачене пунктами 1 і 4 частини п'ятої статті 105 цього Кодексу, у разі затримки рейсу:

до двох годин - для рейсів дальністю до 1500 кілометрів;

до трьох годин - для рейсів дальністю від 1500 до 3500 кілометрів;

на чотири години і більше від запланованого часу відправлення - для інших рейсів, не зазначених у другому і третьому абзацах цієї частини.

2. Якщо виконання затриманого рейсу відкладається на день, наступний за днем його виконання, передбаченим розкладом і зазначеним у квитку, перевізник повинен надати пасажиром номери у готелі, харчування та забезпечити трансфер за маршрутом аеропорт - готель - аеропорт.

3. Якщо затримка рейсу перевищує п'ять годин, пасажиром має бути запропоновано обслуговування відповідно до [частини другої статті 104](#) цього Кодексу.

#### **Стаття 107.** Компенсація пасажиром за зміну класу обслуговування

1. Авіаперевізник не має права вимагати будь-якої додаткової плати, якщо він розміщує пасажиром у класі, вищому за зазначений у квитку.

2. Якщо авіаперевізник розміщує пасажиром у класі, нижчому за зазначений у квитку, то він впродовж семи днів повинен відшкодувати пасажиром:

30 відсотків тарифу - для рейсів дальністю до 1500 кілометрів;

50 відсотків тарифу - для рейсів дальністю від 1500 до 3500 кілометрів;

75 відсотків тарифу - для інших рейсів, не зазначених у другому і третьому абзацах цієї частини.

3. Компенсація за розміщення пасажирів у класі, нижчому за той, що зазначений у його квитку, розраховується за сегмент, у якому здійснено пониження у класі обслуговування, методом прорейтового розподілу.

## **Розділ XIV АВІАЦІЙНІ РОБОТИ**

### **Стаття 108.** Умови виконання авіаційних робіт

1. Перелік та умови виконання авіаційних робіт визначаються авіаційними правилами України.

2. Суб'єкт господарювання повинен мати чинний сертифікат експлуатанта або інший документ, що підтверджує необхідну кваліфікацію провадити авіаційну діяльність відповідно до авіаційних правил України.

3. Авіаційні роботи виконуються згідно з договором, укладеним із замовником на виконання авіаційних робіт, або разовою заявкою юридичної чи фізичної особи.

### **Стаття 109.** Особливості виконання авіаційних робіт експлуатантами

1. Авіаційні роботи можуть виконуватися на території України іноземними експлуатантами, які мають ліцензію або сертифікат, після отримання відповідного погодження уповноваженого органу з питань цивільної авіації.

2. Авіаційні роботи можуть виконуватися на території іншої держави українськими експлуатантами відповідно до законодавства держави, на території якої виконуються авіаційні роботи.

## **Розділ XV ПОШУК І РЯТУВАННЯ**

### **Стаття 110.** Повітряне судно, що зазнає або зазнало лиха

1. Повітряне судно визнається таким, що зазнає лиха, якщо йому та/або особам, які перебувають на його борту, загрожує небезпека, що не може бути усунена за допомогою дій екіпажу, або з яким утрачено зв'язок і його місцезнаходження невідоме.

2. Повітряне судно визнається таким, що зазнало лиха, якщо воно отримало пошкодження, не сумісні з подальшим безпечним польотом, або якщо воно повністю зруйновано, а також якщо воно здійснило вимушену посадку за межами аеродрому.

### **Стаття 111.** Сигнали лиха повітряного судна

1. Для своєчасного виявлення повітряного судна, що зазнає чи зазнало лиха, та надання йому допомоги використовуються єдині міжнародні сигнали лиха, терміновості та попередження про небезпеку (далі- сигнали лиха).

2. Екіпаж повітряного судна, що зазнає чи зазнало лиха, повинен за можливості подати відповідні сигнали лиха.

3. Перелік технічних засобів для передачі сигналів лиха, встановлення яких на повітряних суднах є обов'язковим, визначається авіаційними правилами України для цивільних повітряних суден та нормативно-правовими актами Міністерства оборони України для державних повітряних суден.

#### **Стаття 112.** Повідомлення про повітряні судна, що зазнають або зазнали лиха

1. Повідомлення про повітряні судна, що зазнають чи зазнали лиха, належать до повідомлень, які мають категорію абсолютного пріоритету.

2. Підприємства, установи та організації незалежно від форми власності, що мають засоби зв'язку, зобов'язані надавати такі засоби для негайної передачі інформації про повітряні судна, що зазнають чи зазнали лиха.

3. Центрами збору польотної інформації стосовно повітряного судна, що зазнає чи зазнало лиха, і передачі такої інформації відповідному координаційному центру пошуку і рятування є органи обслуговування повітряного руху.

4. Фізичні особи повідомляють про випадки лиха з повітряними суднами, які стали їм відомі, відповідній службі порятунку, органам державної влади чи найближчим підприємствам, установам та організаціям.

5. Органи державної влади, підприємства, установи та організації у разі надходження інформації про лихо з повітряним судном зобов'язані негайно повідомити про це відповідній службі порятунку спеціально уповноваженого центрального органу виконавчої влади з питань цивільного захисту.

#### **Стаття 113.** Організація та проведення пошуку і рятування

1. Повітряне судно, що зазнає або зазнало лиха, та всі особи, які перебувають (перебували) на його борту незалежно від громадянства, статусу, обставин підлягають негайному пошуку і рятуванню.

2. Авіаційний пошук і рятування в Україні здійснюються в межах єдиної державної системи цивільного захисту населення і територій, Національної системи пошуку і рятування на морі в порядку, встановленому спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади з питань цивільного захисту. Регулювання забезпечення авіаційного пошуку в акваторії Чорного та Азовського морів у межах районів польотної інформації України здійснює уповноважений орган з питань авіаційної діяльності.

3. Організація пошуку і рятування повітряних суден, що зазнають або зазнали лиха, покладається на спеціально уповноважений центральний орган виконавчої влади з питань цивільного захисту.

4. Оперативними органами управління, які несуть відповідальність за координацію дій сил і засобів державної та цивільної авіації під час проведення авіаційного пошуку і рятування, є відповідні координаційні центри пошуку і рятування. Зазначені координаційні центри функціонують цілодобово.



5. Організація та проведення пошуку і рятування повітряних суден на аеродромі та в районі відповідальності аеродрому (злітно-посадкового майданчика) за пошук і рятування покладається на експлуатанта аеродрому (злітно-посадкового майданчика).

#### **Стаття 114.** Забезпечення проведення пошукових і рятувальних робіт

1. Пошук і рятування пасажирів і членів екіпажу повітряних суден, що зазнають або зазнали лиха, здійснюються на безоплатній основі.

2. [Порядок](#) залучення сил і засобів підприємств, установ та організацій до проведення пошуково-рятувальних робіт, відшкодування витрат, пов'язаних з їх проведенням, установлюється Кабінетом Міністрів України.

3. Евакуація повітряного судна з місця події здійснюється з дозволу комісії з розслідування експлуатантом повітряного судна або експлуатантом аеродрому на договірних умовах з експлуатантом повітряного судна у разі, якщо подія сталася на території аеродрому (аеропорту).

#### **Стаття 115.** Пошук і рятування за межами території України

1. Пошук і рятування повітряних суден України, що зазнають або зазнали лиха за межами території України, здійснюються відповідно до правил виконання пошуково-рятувальних робіт держави, на території якої відбулася авіаційна подія, та відповідно до міжнародних договорів України.

2. Координацію дій із службами пошуку і рятування іноземних держав здійснює центральний орган виконавчої влади, до відання якого віднесено відповідні повноваження.

#### **Стаття 116.** Завершення пошуку і рятування

1. Пошук і рятування повітряних суден, екіпажів, пасажирів та всіх осіб, які перебувають (перебували) на його борту, продовжується, якщо це практично можливо, доки всі, хто залишився живим, не будуть доставлені в безпечне місце або доки існує обґрунтована надія на рятування всіх, хто ще може залишитися живим.

2. У разі якщо всі вжиті заходи для пошуку не дали позитивних результатів, рішення про припинення пошуку повітряного судна приймається уповноваженим державним органом, визначеним законодавством.

3. У разі надходження нової важливої інформації або за наявності відповідних ознак і чинників, а також за бажанням заінтересованих сторін розглядається питання про поновлення пошуку.

## **Розділ XVI АВІАЦІЙНЕ СТРАХУВАННЯ**

#### **Стаття 117.** Обов'язкове авіаційне страхування цивільної авіації

1. В Україні здійснюється обов'язкове авіаційне страхування цивільної авіації.

2. Обов'язкове авіаційне страхування цивільної авіації здійснюється страховиками-резидентами, які отримали в установленому порядку ліцензію на здійснення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації.

3. Порядок і правила здійснення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації визначаються Кабінетом Міністрів України.

**Стаття 118.** Обов'язки суб'єктів авіаційної діяльності з авіаційного страхування

1. Експлуатант цивільного повітряного судна комерційної авіації зобов'язаний страхувати:

1) членів екіпажу повітряного судна та інший авіаційний персонал;

2) свою відповідальність за шкоду, заподіяну третім особам;

3) осіб, які мають право перебувати на борту повітряного судна на законних підставах без придбання квитків.

2. Експлуатант або власник цивільного повітряного судна комерційної авіації зобов'язаний страхувати повітряні судна.

3. Авіаперевізник зобов'язаний страхувати свою відповідальність за шкоду, заподіяну пасажиром, багажу, вантажу і пошті.

4. Замовник авіаційних робіт зобов'язаний страхувати своїх працівників, працівників інших організацій, задіяних у виконанні авіаційних робіт, та осіб, які забезпечують технологічний процес під час виконання авіаційних робіт.

5. 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.

6. Аеропорт та сертифіковані суб'єкти наземного обслуговування зобов'язані страхувати свою відповідальність за шкоду, заподіяну третім особам.

7. Організації, що надають послуги з аеронавігаційного обслуговування, зобов'язані страхувати свою відповідальність за шкоду, заподіяну третім особам.

8. Розробники, виробники цивільної авіаційної техніки, організації з технічного обслуговування, що мають право проводити випробувальні польоти, зобов'язані страхувати повітряні судна, членів екіпажу, інший авіаційний персонал та свою відповідальність за шкоду, заподіяну третім особам. Це положення також застосовується до навчальних закладів під час виконання навчально-тренувальних польотів.

## **Розділ XVII РОЗСЛІДУВАННЯ АВІАЦІЙНИХ ПОДІЙ**

**Стаття 119.** Організація розслідування авіаційних подій та інцидентів

1. Усі авіаційні події, серйозні інциденти, інциденти, надзвичайні події та пошкодження повітряних суден на землі, що сталися на території України, а також

порушення порядку використання повітряного простору України підлягають обов'язковому розслідуванню з метою встановлення їх причин і вжиття заходів щодо запобігання таким подіям у майбутньому, яке є технічним розслідуванням.

2. Технічні розслідування авіаційних подій, серйозних інцидентів, інцидентів, надзвичайних подій та пошкоджень повітряних суден на землі проводяться згідно з правилами та в порядку, що затверджуються Кабінетом Міністрів України.

3. Експертна установа з розслідування авіаційних подій надає висновки та рекомендації з метою запобігання авіаційним подіям, серйозним інцидентам, інцидентам, надзвичайним подіям та пошкодженням повітряних суден на землі. Експертна установа з розслідування авіаційних подій за результатами розслідування не приймає рішення про вину чи відповідальність юридичних або фізичних осіб.

Експертна установа з розслідування авіаційних подій може залучати до проведення розслідування під її наглядом інцидентів та пошкоджень повітряних суден на землі залежно від серйозності та наслідків експлуатантів повітряних суден, аеродромів, аеропортів або провайдерів аеронавігаційного обслуговування.

4. Будь-яке адміністративне, службове, прокурорське, судове розслідування, спрямоване на встановлення вини або відповідальності, повинне проводитися окремо від технічного розслідування авіаційних подій, серйозних інцидентів, інцидентів, надзвичайних подій та пошкоджень повітряних суден на землі.

5. До матеріалів з технічного розслідування авіаційних подій, серйозних інцидентів, інцидентів, надзвичайних подій та пошкоджень повітряних суден на землі, які підлягають опублікуванню або передачі, застосовується анонімність щодо особи, яка подала таку інформацію.

Звіт та матеріали технічного розслідування не можуть використовуватися адміністративними, службовими, прокурорськими, судовими органами, страховиками для встановлення вини або відповідальності.

6. Якщо під час розслідування були виявлені злочинні дії чи бездіяльність окремих осіб чи організацій, працівники Експертної установи з розслідування авіаційних подій зобов'язані повідомити про це відповідні органи прокуратури України.

7. З метою забезпечення проведення розслідування Експертна установа з розслідування авіаційних подій взаємодіє з відповідними центральними органами виконавчої влади, зокрема уповноваженим органом з питань цивільної авіації, з органами місцевого самоврядування, Службою безпеки України, органами прокуратури та Національною поліцією відповідно до встановленого Кабінетом Міністрів України порядку.

{Частина сьома статті 119 із змінами, внесеними згідно із Законом [№ 901-VIII від 23.12.2015](#)}

8. Усі випадки порушення порядку використання повітряного простору України розслідуються Експертною установою з розслідування авіаційних подій відповідно до положення, що затверджується Кабінетом Міністрів України, з подальшим поданням матеріалів розслідування Міністерству оборони України.

**Стаття 120.** Організація діяльності Експертної установи з розслідування авіаційних подій

1. До складу Експертної установи з розслідування авіаційних подій може входити фізична особа, яка:

- 1) є громадянином України;
- 2) не мала судимості;
- 3) має відповідну освіту, досвід та фахову кваліфікацію.

2. Експертна установа з розслідування авіаційних подій може залучати атестованих фахівців уповноваженого органу з питань цивільної авіації або інших фахівців, експертів. Підготовка фахівців з розслідування авіаційних подій здійснюється в навчальних закладах, які схвалені відповідно до авіаційних правил України.

Розшифровка бортових та наземних засобів об'єктивного контролю здійснюється в організації, визначеній Експертною установою з розслідування авіаційних подій.

3. Працівник Експертної установи з розслідування авіаційних подій у разі пред'явлення службового посвідчення має право:

1) отримувати доступ до місця авіаційної події чи інциденту, повітряного судна, його вмісту та уламків, у тому числі до будь-якої частини аеродрому, органів обслуговування та забезпечення польотів;

2) здійснювати складення списку доказів та нагляд за переміщенням уламків, частин, призначених для огляду та аналізу;

3) мати доступ та використовувати бортові реєстратори, наземні та будь-які інші засоби документування;

4) мати доступ до результатів огляду тіл жертв або тестів, що були зроблені на пробах, взятих з тіл жертв;

5) мати безпосередній доступ до результатів огляду осіб, які здійснювали керування повітряним судном, обслуговування та забезпечення виконання польоту, або тестів, що були зроблені на пробах, узятих у цих осіб;

6) оглядати жертви;

7) мати доступ до результатів перевірок, сертифікації, нагляду, які здійснювалися органами влади, підприємствами, організаціями, установами;

8) мати доступ до будь-якої інформації, що стосується розслідування, матеріалів, якими володіє експлуатант, власник чи виробник повітряного судна, провайдер аеронавігаційного обслуговування, аеропорт та уповноважений орган з питань цивільної авіації;

9) залучати фахівців та суб'єктів авіаційної діяльності до проведення розслідування авіаційних подій;

10) опитувати свідків чи брати участь в опитуванні.

4. Працівники Експертної установи з розслідування авіаційних подій під час виконання своїх службових обов'язків перебувають під захистом держави відповідно до [статті 17](#) цього Кодексу.

#### **Стаття 121.** Запобігання авіаційним подіям та інцидентам

1. Експертна установа з розслідування авіаційних подій, серйозного інциденту, інциденту, надзвичайної події чи пошкодження повітряного судна на землі на підставі своїх висновків зобов'язана сформулювати рекомендації щодо усунення причин події, виявлених у процесі розслідування, і недопущення їх у майбутньому.

2. На підставі рекомендацій Експертної установи з розслідування авіаційних подій уповноважений орган з питань цивільної авіації або інші органи виконавчої влади протягом 90 днів зобов'язані розробити відповідні рекомендації і надіслати їх користувачам повітряного простору України, експлуатантам повітряних суден та іншим юридичним особам для розроблення профілактичних заходів щодо запобігання авіаційним подіям.

3. Користувачі повітряного простору України, експлуатанти повітряних суден та інші юридичні особи, яким надіслано рекомендації, зобов'язані розробити профілактичні заходи щодо запобігання авіаційним подіям, погодити їх з уповноваженим органом з питань цивільної авіації і забезпечити їх виконання в установлений строк.

#### **Стаття 122.** Забезпечення захисту інформації з безпеки польотів

1. Експертна установа з розслідування авіаційних подій під час проведення розслідування авіаційних подій та інцидентів повинна забезпечити захист та непоширення інформації стосовно розслідування авіаційних подій та інцидентів і надавати її органам влади тільки за рішенням суду.

До такої інформації належать:

1) заяви осіб, отримані Експертною установою з розслідування авіаційних подій під час розслідування;

2) листування між особами, які мають відношення до експлуатації повітряного судна, медичні чи конфіденційні персональні дані учасників авіаційної події чи інциденту;

3) записи бортових мовних реєстраторів та розшифровка таких записів;

4) думки, висловлені під час проведення аналізу інформації, у тому числі записів бортових реєстраторів.

2. Будь-яка юридична чи фізична особа, яка намагається розголосити інформацію про безпеку польотів, повинна обґрунтувати мотиви її розголошення.

3. У будь-якому разі розголошення чи оприлюднення інформації з безпеки польотів здійснюється за умови дотримання таких вимог:

1) розголошення інформації є необхідним для усунення умов, які негативно впливають на безпеку польотів, або з метою зміни вимог і правил;

2) розголошення інформації з безпеки польотів не повинне перешкоджати її отриманню в майбутньому з метою підвищення рівня безпеки польотів;

3) розголошення відповідних персональних даних, що містяться в інформації з безпеки польотів, здійснюється відповідно до законодавства України, що гарантує недоторканність особистого життя;

4) розголошення інформації з безпеки польотів здійснюється у знеособленій, короткій чи зведеній формі.

### **Стаття 123. Облік авіаційних подій**

1. Експертна установа з розслідування авіаційних подій здійснює облік авіаційних подій, серйозних інцидентів, інцидентів, надзвичайних подій та пошкоджень повітряних суден на землі, включаючи ті, що сталися з іноземними повітряними суднами на території України та українськими повітряними суднами за межами України.

2. Відомості про стан безпеки цивільної авіації України, отримані в результаті розслідування, Експертна установа з розслідування авіаційних подій зобов'язана подавати уповноваженому органу з питань цивільної авіації та Міжнародній організації цивільної авіації.

### **Стаття 124. Роботи на місці авіаційної події**

1. Розслідування, що проводиться на місці авіаційної події, інциденту, надзвичайної події чи пошкодження повітряного судна на землі, належить до категорії робіт в особливих умовах, які прирівнюються до робіт з ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій. Спеціалісти, які працюють на місці авіаційної події та інциденту, забезпечуються спеціальним одягом, взуттям, спеціальним спорядженням і захисними засобами залежно від умов роботи.

2. Органи виконавчої влади та інші органи влади, підприємства, установи та організації зобов'язані всебічно сприяти працівникам Експертної установи з розслідування авіаційних подій та комісії, що розслідує авіаційні події з державними повітряними суднами, в пошуку елементів конструкції повітряного судна, забезпеченні транспортом, засобами зв'язку, приміщеннями для роботи і відпочинку, засобами для виконання такелажних і вантажних робіт, транспортування уламків, санітарної обробки місцевості, забезпечення безпечних умов роботи на місці події.

**Стаття 125. Фінансування робіт, пов'язаних з розслідуванням авіаційної події, і відшкодування витрат**

1. Порядок фінансового забезпечення заходів з розслідування авіаційних подій, серйозних інцидентів, інцидентів, надзвичайних подій та пошкоджень повітряних суден на землі визначається Кабінетом Міністрів України.

2. Дослідження і випробування, пов'язані з розслідуванням авіаційної події, серйозного інциденту, інциденту, які проводяться науково-дослідними і конструкторськими установами, ремонтними підприємствами і підприємствами авіаційної

промисловості, фінансуються за рахунок коштів Державного бюджету України з подальшим відшкодуванням витрат експлуатантом повітряного судна та страховиками.

3. Міжнародні пересилання та перевезення матеріалів розслідування, уламків повітряного судна, бортових засобів та інших деталей, що належать до речових доказів розслідування, фінансуються за рахунок коштів Державного бюджету України з подальшим відшкодуванням витрат експлуатантом повітряного судна.

## **Розділ XVIII**

### **ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ПОРУШЕННЯ ЗАКОНОДАВСТВА В ГАЛУЗІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ**

#### **Стаття 126.** Відповідальність за порушення законодавства в галузі цивільної авіації

1. За протиправні дії юридичні і фізичні особи, діяльність яких пов'язана з використанням повітряного простору України, розробленням, виготовленням, ремонтом та експлуатацією авіаційної техніки, здійсненням господарської діяльності в галузі цивільної авіації, обслуговуванням повітряного руху, забезпеченням безпеки авіації, несуть відповідальність згідно із законом.

**Стаття 127.** Фінансові санкції, що застосовуються до юридичних осіб - суб'єктів авіаційної діяльності

1. За правопорушення в галузі цивільної авіації до юридичних осіб - суб'єктів авіаційної діяльності застосовуються фінансові санкції у вигляді штрафу:

1) від п'яти до восьми тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян у разі:

експлуатації повітряного судна без документів, що дають право виконувати польоти, або з порушенням строку дії таких документів чи встановлених ними вимог;

порушення вимог [статті 118](#) цього Кодексу щодо обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації;

порушення правил та порядку використання повітряного простору України;

знищення бортових чи наземних засобів об'єктивного контролю, матеріалів або документів, які можуть бути використані для з'ясування причини авіаційної події чи інциденту;

виконання польотів на повітряному судні з порушенням строків проведення технічного обслуговування повітряного судна;

використання аеродрому, який не відповідає типу повітряного судна або виконуваній операції для польотів повітряних суден;

ненадання до уповноваженого органу з питань цивільної авіації інформації, обов'язкове подання якої встановлюється законодавством або авіаційними правилами України, надання недостовірної інформації або надання інформації з порушенням встановлених строків;

порушення вимог щодо використання обов'язкових у повітряному русі знаків і сигналів для цілей, не пов'язаних з повітряним рухом;

користування без відповідного дозволу засобами радіозв'язку на частотах, зарезервованих для здійснення радіозв'язку у повітрі;

завдання шкоди покриттю злітно-посадкової смуги та руліжних доріжок, виведення з ладу обладнання, що використовується для потреб зльоту і посадки повітряного судна та повітряного руху, яке розміщене на аеродромі або за його межами;

надання послуг з перевезення пасажирів або вантажу повітряним судном без відповідної ліцензії;

здійснення повітряних перевезень без відповідного дозволу на експлуатацію повітряної лінії або порушення обмежень, встановлених таким дозволом;

допуску авіаційного персоналу до професійної діяльності без відповідного свідоцтва або з порушенням визначених у ньому обмежень;

2) від двох до п'яти тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян у разі:

виконання польотів на повітряному судні, що не пройшло необхідної підготовки та обслуговування перед польотом;

експлуатації повітряного судна без його обладнання комплектом необхідного аварійно-рятувального устаткування;

виконання технічного обслуговування повітряного судна організаціями, які не мають сертифіката на право здійснення технічного обслуговування;

виконання технічного обслуговування повітряного судна поза межами схвалення, визначеного сертифікатом;

створення радіо- та оптичних завад електронним засобам, що забезпечують польоти у повітряному просторі України;

порушення експлуатаційних обмежень завантаження та центрування повітряного судна;

недотримання заходів безпеки, визначених уповноваженим органом з питань цивільної авіації під час льотних випробувань;

проведення льотних випробувань без схвалених уповноваженим органом з питань цивільної авіації програм льотних випробувань;

проведення льотних випробувань з порушенням обмежень, визначених уповноваженим органом з питань цивільної авіації;

виконання польотів, що не входять до програми приймальних випробувань;



виготовлення виробів авіаційної техніки, їх компонентів або обладнання з відхиленнями від схваленої типової конструкції без узгодження з розробником та схвалення уповноваженим органом з питань цивільної авіації;

внесення в конструкцію виробу авіаційної техніки, засобів аеронавігаційного обслуговування, його компонентів та обладнання змін без узгодження з уповноваженим органом з питань цивільної авіації;

експлуатації виробів авіаційної техніки, компонентів та обладнання, ресурс яких закінчився або щодо яких відсутнє документальне підтвердження наявності ресурсу;

порушення вимог із забезпечення аварійно-рятувальних заходів та забезпечення протипожежної безпеки на аеродромах;

здійснення на приаеродромній території діяльності, визначеної [частиною другою статті 69](#) цього Кодексу, без погодження з експлуатантом аеродрому та уповноваженим органом з питань цивільної авіації;

порушення вимог щодо обладнання об'єктів і перешкод, які розташовані на приаеродромній території і перетинають поверхні обмеження перешкод, денними та нічними маркувальними знаками та пристроями;

необґрунтованої відмови експлуатанта аеропорту (аеродрому) в наданні дозволу на посадку повітряного судна, в наземному обслуговуванні повітряного судна, у видачі авіаперевізнику слотів на виконання польотів;

допуску персоналу з наземного обслуговування до роботи без відповідного сертифіката;

3) від тисячі до трьох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян у разі:

несвоєчасного внесення змін до організаційно-керівних та виробничих, експлуатаційних документів експлуатанта, розробника, виробника або організації з технічного обслуговування та непогодження або несвоєчасного погодження зазначених документів уповноваженим органом з питань цивільної авіації;

порушення вимог уповноваженого органу з питань цивільної авіації щодо погодження кандидатур керівного складу експлуатанта;

невиконання або неналежного виконання персоналом суб'єктів авіаційної діяльності вимог авіаційної безпеки;

створення перешкод щодо проведення уповноваженим органом з питань цивільної авіації перевірок суб'єктів та об'єктів авіаційної діяльності;

порушення встановлених вимог щодо оформлення перевізної документації для повітряних перевезень небезпечного вантажу;

4) від п'ятисот до тисячі неоподатковуваних мінімумів доходів громадян у разі:

порушення правил безпеки під час заправлення, завантаження, буксирування та обслуговування повітряного судна;

недотримання норм робочого та льотного часу, а також часу відпочинку персоналу експлуатанта під час здійснення льотної діяльності;

виконання польотів без урахування відповідної інформації, визначеної авіаційними правилами України;

порушення обліку часу напрацювання авіаційної техніки, що призвело до неможливості подальшого технічного обслуговування;

порушення правил контролю за доступом в зону обмеженого доступу авіапідприємств;

порушення правил контролю за безпекою польотів та авіаційною безпекою на авіапідприємствах;

порушення правил повітряних перевезень та обслуговування пасажирів, багажу, вантажу і пошти, а також визначених нормативів якості такого обслуговування;

надання дозволу експлуатантом аеродрому (вертодрому, злітно-посадкового майданчика) на здійснення посадок і вильотів повітряних суден на аеродромі (вертодромі, злітно-посадковому майданчику), який не має сертифіката (посвідчення про допуск до експлуатації) або має сертифікат (посвідчення про допуск до експлуатації), строк дії якого закінчився;

порушення норм і правил, які застосовуються під час експлуатації аеродрому;

невиконання вимог правил суб'єкта авіаційної діяльності, погоджених уповноваженим органом з питань цивільної авіації;

ненадання перевізником пільг пасажирів, встановлених законом;

5) від трьохсот до п'ятисот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян у разі:

незаповнення екіпажем звітної документації або порушення процедури ведення документації під час польоту;

порушення встановлених строків зберігання виробничої документації;

порушення строків проведення метрологічних перевірок обладнання, що використовується для технічного обслуговування;

порушення строків усунення недоліків за результатами проведених уповноваженим органом з питань цивільної авіації інспекторських перевірок, а також ненадання у визначений строк звіту про їх усунення;

порушення вимог щодо зберігання та ведення обліку запасних частин до повітряного судна;

ненадання встановлених послуг пасажирів з обмеженими можливостями (інвалідам).

**Стаття 128.** Орган, уповноважений розглядати справи про правопорушення у галузі цивільної авіації

1. справи про правопорушення у галузі цивільної авіації розглядаються уповноваженим органом з питань цивільної авіації, за результатами розгляду приймається постанова.

2. Від імені уповноваженого органу з питань цивільної авіації розглядати справи про правопорушення і накладати стягнення мають право керівник уповноваженого органу з питань цивільної авіації та його заступники, державні інспектори та уповноважені на проведення перевірок посадові особи уповноваженого органу з питань цивільної авіації.

Державні інспектори та уповноважені на проведення перевірок посадові особи уповноваженого органу з питань цивільної авіації мають право накладати стягнення у розмірі до п'ятисот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

3. Штраф може бути накладено на юридичну особу - суб'єкта авіаційної діяльності протягом шести місяців з дня виявлення правопорушення, але не пізніше ніж через три роки з дня його вчинення.

4. У разі вчинення юридичними особами - суб'єктами авіаційної діяльності двох або більше правопорушень штрафи накладаються за кожне вчинене правопорушення окремо.

**Стаття 129.** Порядок накладення, оплати та стягнення штрафів за правопорушення в галузі цивільної авіації

1. Підставою для розгляду справи про правопорушення в галузі цивільної авіації, які зазначені в [статті 127](#) цього Кодексу, є протокол.

2. Протоколи про правопорушення в галузі цивільної авіації мають право складати керівник уповноваженого органу з питань цивільної авіації та його заступники, державні інспектори та уповноважені на проведення перевірок посадові особи уповноваженого органу з питань цивільної авіації, керівники аеропортів, начальники служб авіаційної безпеки аеропортів або їх заступники.

3. справа про правопорушення в галузі цивільної авіації розглядається в п'ятнадцятиденний строк з дня одержання уповноваженим органом з питань цивільної авіації протоколу про правопорушення в галузі цивільної авіації.

4. Штраф сплачується не пізніше п'ятнадцяти днів з дня вручення або отримання суб'єктом авіаційної діяльності надісланої копії постанови уповноваженого органу з питань цивільної авіації про накладення штрафу.

5. Копія завіреного банком платіжного документа, що засвідчує факт сплати штрафу у повному обсязі, надсилається до уповноваженого органу з питань цивільної авіації.

6. У разі якщо штраф не сплачено у строки, встановлені частиною четвертою цієї статті, примусове виконання постанови про накладення штрафу здійснюється державною виконавчою службою в порядку, встановленому [Законом України "Про виконавче провадження"](#).

7. Суми штрафів зараховуються до Державного бюджету України.

**Стаття 130.** Порядок оскарження постанови у справі про правопорушення у галузі цивільної авіації

1. Постанову у справі про правопорушення у галузі цивільної авіації може бути оскаржено до суду в порядку, встановленому законом.

## **Розділ XIX ПРИКІНЦЕВІ ТА ПЕРЕХІДНІ ПОЛОЖЕННЯ**

1. Цей Кодекс набирає чинності через 90 днів з дня його опублікування, крім [статті 9](#) цього Закону, яка набирає чинності з 1 січня 2012 року.

Установити, що до 1 січня 2012 року функції Експертної установи з розслідування авіаційних подій здійснюються уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

2. Дія [статті 57](#) цього Кодексу поширюється на осіб, які віднесені до осіб льотного складу, яким пенсію призначено до набрання чинності цим Кодексом, з 1 січня 2012 року.

3. Збори, які визначені [пунктами 1 та 2 частини п'ятої статті 12](#) цього Кодексу, справляються до набрання чинності законом про адміністративні послуги та іншими законами, що регулюють справляння відповідних зборів відповідно до [пункту 2 підрозділу 10 розділу XX Податкового кодексу України](#).

4. Визнати таким, що втратив чинність з дня набрання чинності цим Кодексом, [Повітряний кодекс України](#) (Відомості Верховної Ради України, 1993 р., № 25, ст. 274 із наступними змінами).

5. Внести зміни до таких законодавчих актів України:

1) у [Кодексі України про адміністративні правопорушення](#) (Відомості Верховної Ради УРСР, 1984 р., додаток до № 51, ст. 1122):

а) у [статті 111](#):

в абзаці другому частини першої слова "від трьох до п'яти" замінити словами "від п'ятдесяти до чотирьохсот", а слова "від чотирьох до семи" - словами "від шістдесяти до п'ятисот";

в абзаці другому частини другої слова "від трьох до п'яти" замінити словами "від п'ятдесяти до чотирьохсот", а слова "від чотирьох до семи" - словами "від шістдесяти до п'ятисот";

в абзаці другому частини третьої слова "від трьох до семи" замінити словами "від п'ятдесяти до чотирьохсот";

в абзаці другому частини четвертої слова "від трьох до п'яти" замінити словами "від шістдесяти до п'ятисот";

в абзаці другому частини п'ятої слова "від трьох до тридцяти" замінити словами "від шістдесяти до п'ятисот";

б) у [статті 112](#):

в абзаці другому частини першої слова "від одного до п'яти" замінити словами "від двадцяти до двохсот";

в абзаці другому частини другої слова "від одного до трьох" замінити словами "від двадцяти до трьохсот";

в) в [абзаці другому статті 113](#) слова "від десяти до тридцяти" замінити словами "від шістдесяти до п'ятисот";

г) у [частині першій статті 218](#) слова та цифри "частинами першою, третьою, четвертою і п'ятою статті 111 (за порушення, вчинені на аеродромах, не внесених до державного реєстру аеродромів України, поза територією аеродромів та на посадкових майданчиках)" виключити;

г) у статті 222:

у частині першій слово та цифри "статті 110, 111" замінити словом та цифрами "стаття 110";

у абзацах першому та другому пункту 1 частини другої слово та цифри "статтями 110, 111" замінити словом та цифрами "статтею 110";

д) статтю 228 викласти у такій редакції:

"Стаття 228. Центральний орган виконавчої влади з питань цивільної авіації

Центральний орган виконавчої влади з питань цивільної авіації розглядає справи про адміністративні правопорушення, пов'язані з порушенням правил безпеки польотів, правил поведінки на повітряному судні, правил міжнародних польотів, правил пожежної безпеки на повітряному транспорті (стаття 111, частина перша статті 112, стаття 113, частина друга статті 120).

Від імені центрального органу виконавчої влади з питань цивільної авіації розглядати справи про адміністративні правопорушення і накладати адміністративні стягнення мають право: керівник центрального органу виконавчої влади з питань цивільної авіації та його заступники, державні інспектори, уповноважені на проведення перевірок посадові особи центрального органу виконавчої влади з питань цивільної авіації, керівники аеропортів, начальники служб авіаційної безпеки аеропортів та їх заступники.

Розмір штрафу, що накладається державними інспекторами та уповноваженими на проведення перевірок посадовими особами центрального органу виконавчої влади з питань цивільної авіації, керівниками аеропортів, начальниками служб авіаційної безпеки аеропортів та їх заступниками, не може перевищувати ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян";

е) у частині першій статті 255:

у пункті 1 абзац "органів повітряного транспорту (частина друга статті 112, частина третя статті 133)" викласти в такій редакції:

"центрального органу виконавчої влади з питань цивільної авіації (частина друга статті 112, частина третя статті 133)";

пункт 4 виключити;

{Підпункт 2 пункту 5 розділу XIX втратив чинність на підставі Кодексу [№ 4651-VI від 13.04.2012](#)}

3) [Кримінальний кодекс України](#) (Відомості Верховної Ради України, 2001 р., № 25-26, ст. 131) доповнити статтею 2761 такого змісту:

"Стаття 2761. Здійснення професійної діяльності членом екіпажу або обслуговування повітряного руху диспетчером управління повітряним рухом (диспетчером служби руху) у стані алкогольного сп'яніння або під впливом наркотичних чи психотропних речовин

Здійснення професійної діяльності членом екіпажу або обслуговування повітряного руху диспетчером управління повітряним рухом (диспетчером служби руху) у стані алкогольного сп'яніння або під впливом наркотичних чи психотропних речовин -

карається виправними роботами на строк до двох років або позбавленням волі на строк до трьох років";

4) [пункт 2 частини п'ятої статті 117 Кодексу адміністративного судочинства України](#) (Відомості Верховної Ради України, 2005 р., №№ 35-37, ст. 446) доповнити словами "а також зупинення рішень уповноваженого центрального органу з питань цивільної авіації щодо призупинення дії або анулювання сертифікатів, схвалень, допусків";

{Підпункт 5 пункту 5 розділу XIX втратив чинність на підставі Закону [№ 222-VIII від 02.03.2015](#)}

6) частину другу статті 2 [Закону України "Про дозвільну систему у сфері господарської діяльності"](#) (Відомості Верховної Ради України, 2005 р., № 48, ст. 483; 2010 р., № 13, ст. 128) доповнити словами "дозвільну діяльність у сфері цивільної авіації";

7) частину другу статті 2 [Закону України "Про основні засади державного нагляду \(контролю\) у сфері господарської діяльності"](#) (Відомості Верховної Ради України, 2007 р., № 29, ст. 389; 2010 р., № 34, ст. 482, ст. 486; № 48, ст. 566; із змінами, внесеними Законом України від 2 грудня 2010 року № 2756-VI) після слів "радіаційної безпеки" доповнити словами "державного контролю та нагляду в галузі цивільної авіації";

8) частину п'яту статті 2 [Закону України "Про державний ринковий нагляд і контроль нехарчової продукції"](#) доповнити пунктом 13 такого змісту:

"13) об'єкти авіаційної діяльності".

6. Кабінету Міністрів України у тримісячний строк з дня набрання чинності цим Кодексом підготувати та подати на розгляд Верховної Ради України пропозиції щодо приведення законодавчих актів України у відповідність із цим Кодексом та привести у відповідність із вимогами законодавства Європейського Союзу законодавство України в частині забезпечення заходів пожежної безпеки при зберіганні та обслуговуванні повітряних суден в авіаційних ангарах.

Президент України  
м. Київ  
19 травня 2011 року  
№ 3393-VI

В.ЯНУКОВИЧ