

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Кафедра Організації авіаційних перевезень

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ  
Завідувач кафедри  
\_\_\_\_\_ Д.О. Шевчук  
« \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2021 р.

**ДИПЛОМНА РОБОТА**  
(ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА)

ВИПУСКНИКА ОСВІТНЬОГО - СТУПЕНЯ  
«БАКАЛАВР»

Тема: ОРГАНІЗАЦІЯ НОРМАТИВНО-ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ  
ПОВІТРЯНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НЕБЕЗПЕЧНИХ ВАНТВЖІВ В УКРАЇНІ

Виконавець: Грохольська Н.О.

Керівник: проф. Антонова А.О.

Нормоконтролер: доц. Дерев'янка Т.А.

Київ 2021

# НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Факультет Транспортних технологій

Кафедра Організації авіаційних перевезень

Спеціальність 275 «Транспортні технології»

Спеціалізація: «Організація перевезень і управління на транспорті (повітряному)»

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри

\_\_\_\_\_ Д.О. Шевчук

« \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2021 р.

## ЗАВДАННЯ

### на виконання дипломної роботи

Грохольська Наталія Олександрівна

(прізвище, ім'я, по батькові випускника в родовому відмінку)

1. Тема дипломної роботи «Організація нормативно-правового забезпечення повітряних перевезень небезпечних вантажів в Україні» затверджена наказом ректора від « 14 » травня 2021 р. №763/ст.

2. Термін виконання: з 17.05.2021 р. по 15.06.2021 р.

3. Вихідні дані до проєкту: частина першої, п'ята статті 11, стаття 97 Повітряного кодексу України, Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів», пункт 8 Положення про Державну авіаційну службу України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 08 жовтня 2014 року № 520, Додаток 18 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, Технічні інструкції з безпечного перевезення небезпечних вантажів повітрям Doc 9284 AN/905 ICAO, наказ Державної авіаційної служби України від 20.11.2021 р. №1209 «Про організацію правової роботи у Державній авіаційній службі України», наказ Державної авіаційної служби України від 12.11.2020 р. №1802 «Про затвердження авіаційних правил України «Порядок та умови повітряних

перевезень небезпечних вантажів», зареєстрований в міністерстві юстиції України від 14 січня 2021 року за № 57/35679.

4. Зміст пояснювальної записки: теоретичні передумови формування нормативно-правового забезпечення повітряних перевезень небезпечних вантажів в Україні, регулювання повітряних перевезень небезпечних вантажів на світовому рівні, національне регулювання повітряних перевезень небезпечних вантажів до прийняття правил повітряних перевезень небезпечних вантажів, розробка проєкту авіаційних правил України «Порядок та умови повітряних перевезень небезпечних вантажів», процедура внутрішнього погодження, процедура зовнішнього погодження та процедура державної реєстрації.

5. Перелік обов'язкового графічного (ілюстративного) матеріалу: малюнки, схеми, таблиці, що ілюструють оцінку впливу на сферу інтересів держави та суб'єктів авіаційної діяльності, які задіяні в повітряних перевезеннях небезпечних вантажів, при прийнятті проєкту правил повітряних перевезень небезпечних вантажів.

#### 6. Календарний план-графік

№ пор.	Завдання	Термін Виконання	Відмітка про виконання
1.	Збір та обробка статистичної інформації	17.05.2021-19.05.2021	
2.	Написання теоретичної частини	20.05.2021-25.05.2021	
3.	Написання аналітичної частини	26.05.2021-30.05.2021	
4.	Написання проєктної частини	31.05.2021-08.06.2021	
5.	Написання вступу та висновків	09.06.2021-10.06.2021	
6.	Оформлення пояснювальної записки	12.06.2021-13.06.2021	
7.	Оформлення графічного матеріалу та презентації	14.06.2021-15.06.2021	

## 7. Консультанти з окремих розділів

Розділ	Консультант (посада, П.І.Б.)	Дата, підпис	
		Завдання видав	Завдання прийняв
Теоретична частина	Антонова А.О. к.т.н., професор		
Аналітична частина	Антонова А.О. к.т.н., професор		
Проектна частина	Антонова А.О. к.т.н., професор		

8. Дата видачі завдання: «\_\_»\_\_ 2021 р.

Керівник дипломного проекту \_\_\_\_\_ Антонова А.О.  
(підпис керівника) (П.І.Б.)

Завдання прийняв до виконання \_\_\_\_\_ Грохольська Н.О.  
(підпис випускника) (П.І.Б.)

## РЕФЕРАТ

Загальний обсяг пояснювальної записки до дипломної роботи «Організація нормативно-правового забезпечення повітряних перевезень небезпечних вантажів в Україні» складає 73 сторінок та містить 10 рисунки, 19 таблиць, та 12 використаних джерел.

### КОНВЕНЦІЯ, ПОВІТРЯНИЙ КОДЕКС, ЗАКОН, НАКАЗ ДЕРЖАВІАСЛУЖБИ, СУБ'ЄКТИ АВІАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ, ЩО ЗАДІЯНІ В ПОВІТРЯНИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ НЕБЕЗПЕЧНИХ ВАНТАЖІВ

У дипломній роботі розглянуто роль та безпека повітряних перевезень небезпечних вантажів, необхідність прийняття (імплементування) міжнародних вимог до перевезень небезпечних вантажів. Процедура розроблення, затвердження, погодження та державна реєстрація проєкту правил перевезень небезпечних вантажів.

Аналітична частина присвячена аналізу ринку та обсягу повітряних перевезень небезпечних вантажів, їх безпеки, аналізу нормативно – правових актів перевезень небезпечних вантажів на світовому рівні та національному регулюванню повітряних перевезень небезпечних вантажів до прийняття правил повітряних перевезень небезпечних вантажів.

У проєктній частині розглянута процедура розроблення нормативно-правового акту, супровідних документів до нього, а саме: пояснювальної записки, прогнозу впливу, порівняльної таблиці, довідка щодо відповідності зобов'язанням України у сфері європейської інтеграції та праву Європейського Союзу (acquis EC) та аналізу регуляторного впливу. Розглянута процедура внутрішнього погодження в Державіаслужбі, процедура зовнішнього погодження та державна реєстрація нормативно-правового акту.

Матеріали дипломної роботи рекомендуються використовувати під час проведення наукових досліджень, у навчальному процесі та в практичній діяльності при підготовці та розробці нормативно-правових актів.

## ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ.....	7
ВСТУП.....	<b>0</b>
<b>шибка! Закладка не определена.</b>	
1. АНАЛІТИЧНА ЧАСТИНА.....	11
1.1 Небезпечні вантажі в цивільній авіації.....	12
1.2 Регулювання перевезень небезпечних вантажів на світовому рівні.....	17
1.3 Національне регулювання перевезень небезпечних вантажів до прийняття правил повітряних перевезень небезпечних вантажів.....	24
2. ПРОЄКТНА ЧАСТИНА	
2.1. Розроблення Державіаслужбою проєкту Авіаційних правил України «Порядок та умови повітряних перевезень небезпечних вантажів».....	26
2.2 Пояснювальна записка та прогноз впливу.....	28
2.3 Порівняльна таблиця.....	32
2.4 Довідка щодо відповідності зобов'язанням України у сфері європейської інтеграції та праву Європейського Союзу (acquis ЄС).....	35
2.5 Аналіз регуляторного впливу.....	40
2.6 Процедура внутрішнього погодження в Державіаслужбі.....	65
2.7 Висновок юридичного управління.....	66
2.8 Висновок про проведення гендерно-правової експертизи.....	67
2.9 Оприлюднення нормативно-правового акта.....	70
2.10 Громадське обговорення.....	71
2.11 Затвердження наказу Державіаслужби.....	73
2.12 Зовнішнє погодження.....	73
2.13 Державна реєстрація.....	75
ВИСНОВКИ.....	69
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	73
ДОДАТКИ.....	74
Додаток А.....	75
Додаток Б.....	81

## ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ, СКОРОЧЕНЬ, ТЕРМІНІВ:

агент – суб'єкт, що надає агентські послуги з продажу повітряних вантажних перевезень та здійснює заходи з організації перевезень вантажів повітряним транспортом з правом оформлення небезпечних вантажів або без права оформлення небезпечних вантажів;

звільнення – дозвіл, що надається уповноваженим органом з питань цивільної авіації, за винятком схвалення, який передбачає звільнення від дій положень Технічних інструкцій;

інцидент, що пов'язаний з небезпечними вантажами – випадок, що відноситься до повітряних перевезень небезпечних вантажів та пов'язаний з ним, який виникає не обов'язково на борту повітряного судна та призводить до тілесних ушкоджень будь-якої особи, нанесення шкоди майну або навколишньому середовищу, пожежі, пошкодженню, розсипанню, витіканню рідини або радіації та іншим явищам, що свідчать про порушення пакувального комплексу, але не є подією, що пов'язана з небезпечними вантажами. Будь-яка подія, що пов'язана з перевезенням небезпечних вантажів, та яка створює серйозну загрозу повітряному судну або особам, що знаходяться на його борту, також може розглядатися як інцидент, що пов'язаний з небезпечними вантажами, зокрема порушення правил обробки небезпечних вантажів, виявлення прихованих та задекларованих з порушенням встановлених вимог небезпечних вантажів;

Державіаслужба - Державна авіаційна служба України;

подія, що пов'язана з небезпечними вантажами – подія, що відноситься до повітряних перевезень небезпечних вантажів та пов'язана з ними, в результаті якої будь-яка особа отримує тяжке тілесне ушкодження, ушкодження, що

спричинило смерть або завдано серйозної шкоди майну або навколишньому середовищу;

Правила повітряних перевезень небезпечних вантажів - Наказ Державної авіаційної служби України від 12.11.2020р. № 1802 «Про затвердження Авіаційних правил України «Порядок та умови повітряних перевезень небезпечних вантажів», зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 14 січня 2021 року за №57/35679 (Додаток 1);

призначений поштовий оператор – будь-яка державна або недержавна організація, що офіційно призначається державою-членом Всесвітнього поштового союзу (ВПС) для забезпечення експлуатації поштових послуг та виконання зобов'язань на своїй території, які до них відносяться, згідно з положеннями Конвенції ВПС;

схвалення – дозвіл, що надається уповноваженим органом з питань цивільної авіації у випадку:

перевезення небезпечних вантажів, які заборонені до перевезень пасажирськими та/або вантажними повітряними суднами, у разі якщо в Технічних інструкціях зазначається, що такі вантажі можуть перевозитися за наявності схвалень;

інших цілей, визначених Технічними інструкціями  
ТИ ІКАО - Doc 9284 AN/905 ICAO Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Good by Air.



# ВСТУП

Кафедра ОАП				НАУ. 21.1.10 001 ПЗ				
Виконав	Грохольська Н.О.			ВСТУП	Літера	Аркуш	Аркушів	
Керівник	Антонова А.О.					Д	9	1
Н.контр.	Дерев'янка Т.А.				275 ТТ-301ДВ			
Зав. каф.	Шевчук Д.О.							

Згідно з даними ООН кількість вантажів, що відносяться до категорії небезпечних (вибухових, корозійних, вогнебезпечних, отруйних і радіоактивних) в світовому вантажообігу стає дедалі більше і в даний час досягає майже половини світового вантажообігу.

Такі небезпечні вантажі необхідні для задоволення і забезпечення всесвітніх промислових, комерційних, медичних і науково-дослідницьких потреб. Особливо з огляду на сучасний розвиток перевезень електронної промисловості (електронної техніки), в даний момент існує велика необхідність перевезення літєвих батарей і обладнання, в якому вони знаходяться. З огляду на переваги повітряного транспорту в швидкості доставки і можливості здійснення перевезень в важкодоступні райони, значна частина цих небезпечних вантажів перевозиться повітряним транспортом.

Однак, під час перевезення небезпечних вантажів по повітрю, існують ризики виникнення інцидентів з небезпечними вантажами і серйозних подій, що впливають на безпеку польотів. Правильний підхід до виконання принципів, пов'язаних із забезпеченням безпеки під час перевезення небезпечних вантажів, дає можливість здійснювати перевезення таких небезпечних вантажів безпечно.

Запорукою безпеки авіації в частині перевезення небезпечних вантажів є розроблення та затвердження єдиних національних правил повітряних перевезень небезпечних вантажів, які поширюються на всіх суб'єктів авіаційної діяльності та встановлюють порядок та умови повітряних перевезень небезпечних вантажів і є обов'язковими для виконання усіма суб'єктами авіаційної діяльності. Такі правила визначають вимоги та порядок приймання небезпечних вантажів, їх оформлення, обробку, маркування, завантаження та зберігання, вимоги до підготовки персоналу з перевезень небезпечних вантажів та процедуру надання авіаційним перевізникам звільнень від дії Технічних інструкцій та схвалень під час перевезення небезпечних вантажів, з урахуванням вимог Технічних інструкцій.

# 1. АНАЛІТИЧНА ЧАСТИНА

Кафедра ОАП				НАУ. 21.1.10 100 ПЗ			
Виконав	Грохольська Н.О.			АНАЛІТИЧНА ЧАСТИНА	Літера	Аркуш	Аркушів
Керівник	Антонова А.О.				Д	11	13
Н.контр.	Дерев'янка Т.А.				275 ТТ-301ДВ		
Зав. каф.	Шевчук Д.О.						

## 1.1 Небезпечні вантажі в цивільній авіації

Небезпечні вантажі – це речовини, вироби, матеріали, відходи виробничої та іншої діяльності, які можуть, під час перевезення за наявності певних чинників, внаслідок своїх специфічних властивостей, можуть стати причиною вибуху, пожежі, пошкодження та знищення повітряних суден, інших вантажів, складів, завдати шкоди навколишньому середовищу, створювати загрозу для життя та здоров'я людей, а також бути причиною загибелі або захворювання тварин.

До небезпечних властивостей вантажів належать: вогненебезпечність, вибухонебезпечність, радіоактивність, токсичність, окисні та корозійні властивості, інфекційна небезпека.

Небезпечні вантажі поділяються на 9 класів безпеки:

Клас 1. Вибухові речовини

Клас 2. Гази

Клас 3. Легкозаймисті рідини

Клас 4. Легкозаймисті тверді речовини

Клас 5. Окиснювачі; органічні перекисі

Клас 6. Токсичні та інфекційні речовини

Клас 7. Радіоактивні матеріали

Клас 8. Корозійні речовини

Клас 9. Інші небезпечні вантажі - речовини та вироби, що створюють небезпеку під час повітряного перевезення але не належать до інших класів безпеки.

В залежності від ступеня безпеки небезпечні вантажі поділяються:

- особливо небезпечні вантажі;
- вантажі з високим ступенем безпеки;
- вантажі середнього ступеня безпеки;
- вантажі низького ступеня безпеки;
- небезпечні вантажі в обмеженій кількості;
- небезпечні вантажі в звільнених кількостях в авіапошті.

Деякі нешкідливі на вид вантажі, які заявлені в авіаційній вантажній накладній (основний перевізний документ на вантаж) можуть містити небезпечні речовини в прихованому виді. Такі ж вироби можуть знаходитися в пасажирському вантажу, наприклад: аерозолі, сірники, легкозаймистий газ або рідинні заправні елементи для запальничок, пристрої для феєрверків, алкогольні напої, прилади, які містять літієві батареї тощо.

Для небезпечного перевезення небезпечних вантажів важливо, щоб вантажні місця, які містять небезпечні вантажі мали належне маркування: спеціальне маркування (знаки безпеки) (рис.1) та знаки обробки.



Рис. 1.1 Знаки безпеки

Перевезення небезпечних вантажів є найвідповідальнішою сферою перевезення та вимагає максимальної уваги від усіх учасників процесу перевезення: вантажовідправника, агентів, експедиторів, вантажних служб аеропортів, перевізників, вантажоодержувача ін. Недотримання хоча б однієї вимог з вимог правил перевезень небезпечних вантажів може мати негативні наслідки як для відправника, так і для перевізника і третіх осіб.

Небезпечні вантажі оточують нас, не будучи більше чимось надприродним у світі. Мобільні телефони і ноутбуки, автомобілі і мотоцикли, клеї і фарби,

аерозолі і одеколони - це лише короткий перелік того, що може привести до пошкодженні повітряного судна при неправильному перевезенні.

Вантажні перевізники наполягають на тому, що безпечно відвантаження продуктів, віднесених до категорії небезпечних вантажів, багато в чому залежить від участі вантажовідправників і покупців. Крім того, регулюючі органи вимагають пильнішої уваги до таких видів доставки. Відповідальність розпочинається з тих, хто відправляє небезпечні вантажі авіатранспортом і триває з усіма, хто з ними взаємодіє на усіх етапах логістичного ланцюга. Існує проблема з деякими проміжними компаніями (наприклад, хендлінг агентів на вузькій ділянці доставки), які не знають про свою відповідальність при відправці небезпечних вантажів.

Величезне розширення електронної промисловості останніми роками сприяло виникненню такої проблеми, як перевезення небезпечних вантажів на повітряному транспорті, яке не відповідає вимогам ІСАО. На таких торговельних інтернет-майданчиках, як eBay, Amazon або Alibaba/AliExpress є оголошення, на яких продавці безтурботно запевняють, що відправлять товар до будь-якої точки світу без особливих умов перевезення. Це, в свою чергу, створює велику проблему для безпеки авіації, що пов'язана з перевезенням великої кількості заказів (товарів), які містять небезпечні речовини. Так наприклад хтось, хто потребує нової батареї, для ноутбука, дивиться інформацію на веб-сайт виробника комп'ютерної техніки та знаходить такі батареї за 60 доларів. Потім споживач вирушає на майданчик електронної торгівлі, де можна вибрати аналог за 10 доларів, який може бути підделкою і окрім низького терміну споживання, є проблемою для перевезення із-за недотримання стандартів якості виробу.

Проблема тут в тому, що підделки літєвих батареї на відміну від товарів офіційних виробників які, правильно зроблені і протестовані, а потім відправлені відповідно до правил, транспортуються з порушенням міжнародних вимог повітряних перевезень небезпечних вантажів, а саме: неправильно декларуються, маркуються, пакуються, завантажуються на повітряне судно тощо.

Крім проблеми перевезень підробок літєвих батарей існують інші небезпечні вантажі, придбані через Інтернет, такі як парфюмерія, спреї, лаки та інші види хімікатів. Продавці підживлюють попит на дешеві і швидкі товари, при відправці яких продавець-відправник рідко піклується про дотримання правил повітряних перевезень небезпечних вантажів.

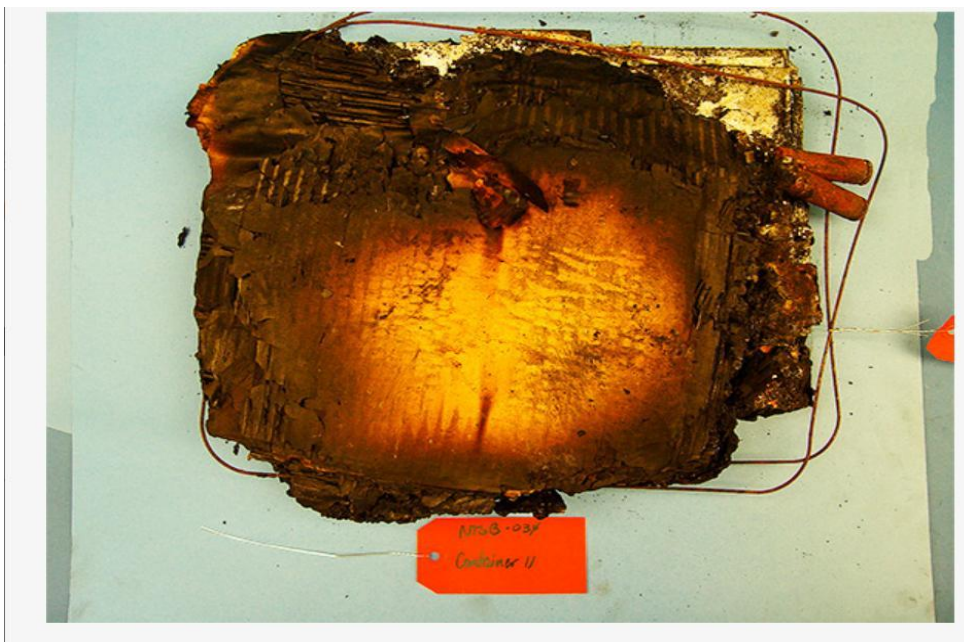


Рис. 1.2 Так виглядає планшет, в якому загорілися батареї під час повітряного перевезення в вантажному відділенні

Небезпечний вантаж небезпечний для всіх - не тільки для пасажирів літака, а й для тих, хто знаходиться на землі. У 1998 році в Нідерландах сталася авіакатастрофа вантажного Boeing 747. Під час оформлення небезпечного вантажу до перевезення вантажовідправник не надав достовірної належної інформації про вантаж, занижив вагу, неправильно упакував та розмістив вантаж на повітряному судні з урахуванням властивостей небезпечного вантажу. В результаті, під час зльоту небезпечний вантаж вибухнув з такою силою, що були пошкодженні двигуни і крила повітряного судна і сам літак упав біля аеропорту Скіпхол.

Під час слідства було встановлено, що на борт повітряного судна було завантажено 20 тон неправильно оформленого небезпечного вантажу і чотири тони безпечного військового майна.

Це могло б зійти за звичайну катастрофу, але крім членів екіпажу ще загинули і рятувальники, які приїхали на подію, а більш ніж 10 тисяч людей з районів, прилеглих до місця катастрофи, звернулися до лікарень з отруєннями. З'ясувалося, що під виглядом безпечного військового майна перевозилися компоненти зарину, тому постраждало стільки людей. В результаті цього інциденту з'явилися нові правила та вимоги до приймання, оформлення та умов перевезення небезпечних вантажів.



Рис. 1.3 Небезпечні вантажі, що можуть створювати небезпеку на борту повітряного судна



## **1.2. Регулювання повітряних перевезень небезпечних вантажів на світовому рівні**

Розвиток цивільної авіації в 50-х роках викликав, крім збільшення кількості перевезених пасажирів, також зростання обсягів вантажних перевезень. З загальним зростанням перевезень вантажів, повітряний транспорт все частіше використовувався для перевезення вантажів, які можна віднести до категорії небезпечних вантажів.

Міжнародна Організація Цивільної Авіації (ІКАО) - як частина Організації Об'єднаних Націй розробила положення, включені в Додаток 18 (Додаток до Конвенції про Міжнародну Цивільної авіації - Безпечне перевезення небезпечних вантажів по повітрях і сформулювала у вигляді деталізованого видання «Технічні Інструкції по безпечному перевезенню небезпечних вантажів по повітрях» (далі - ТИ ІКАО).

Перше видання ТИ ІКАО вступило в чинність 1 січня 1983 г. За основу ТИ ІКАО були взяті:

- Рекомендації комітету експертів ООН з перевезення небезпечних вантажів (опубліковані в так званій «помаранчевої книзі»);
- Правила безпечного перевезення радіоактивних матеріалів міжнародного агентства з атомної енергії (МАГАТЕ);
- Вимоги, розроблені Правлінням ІАТА по Обмеження переліку виробів, допущених до перевезення ОТ.

Оскільки Чиказька конвенція була прийнята більшістю держав - членів ООН, ці країни повинні були провести ТИ ІКАО в якості своїх національних законодавчих актів. Таким чином, було забезпечено існування однакового міжнародного законодавства. Прийняті закони передбачають і застосування відповідних санкцій.

Міжнародна Асоціація Повітряного Транспорту (ІАТА) - асоціація, яка об'єднує авіакомпанії, в 1953 р прийшла до висновку про необхідність введення

обмежень на перевезення небезпечних вантажів з метою забезпечення безпеки польотів.

У 1956 р ІАТА видала довідник-керівництво - «Правила перевезення виробів, на які вводяться обмеження» - (Restricted Articles Regulations). Цей документ встановлював положення, що стосуються:

- Обмежень при перевезенні небезпечних вантажів повітряним транспортом;
- Використання пакувальних комплектів;
- Нанесення знаків безпеки;
- Оформлення документації. Правила, що обмежують вироби і речовини, що допускаються до перевезення повітряним транспортом, стали застосовуватися всіма авіакомпаніями - членами ІАТА та були повсюдно визнані в якості світового стандарту, якого слід дотримуватися при організації перевезення небезпечних вантажів на повітряному транспорті. Надалі, даний документ був названий «Dangerous Goods Regulations», який випускає ІАТА на щорічній основі, де найбільш повно відображені вимоги галузі та авіакомпаній-перевізників. У 2019 було випущено ювілейне, 60 видання DGR. Дані правила повністю відповідають вимогам ТИ ІКАО.

#### Рекомендації Комітету експертів ООН з перевезення небезпечних вантажів

Спочатку проблемою перевезення небезпечних вантажів займається комітет експертів ООН, що видає Рекомендації з перевезення небезпечних вантажів всіма видами транспорту (Помаранчева книга ООН).

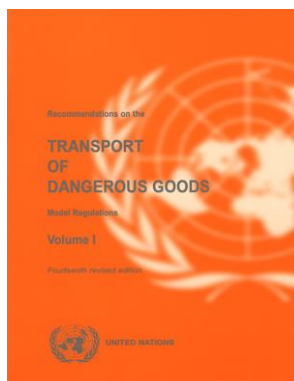


Рис.1.4 Рекомендації Комітету експертів ООН з перевезення небезпечних вантажів

Основні поняття помаранчевої книги:

Кожне небезпечна речовина або виріб отримало так зване належне вантажне найменування - найменування небезпечного вантажу, прийняте в практиці міжнародних вантажних перевезень. це найменування належить використовувати у всіх документах перевезення і маркування пакувальних комплектів з небезпечними грузами.

Кожному небезпечному речовині присвоєно чотиризначний номер ООН (Табл.1.1).

*Таблиця 1.1*

**Найменування небезпечної речовини на прикладі соляної кислоти  
приведено в таблиці.**

українське технічне найменування	кислота соляна
Інші найменування	соляна кислота, гідрохлорид водний, хлороводородная кислота
належне вантажне найменування	кислотахлористоводнева
Номер ООН	ООН1789 (UN1789)

Всі небезпечні вантажі по сукупності властивостей розбиті на 9 класів, деякі класи (для більш повної деталізації властивостей) - ще й на категорії. Кожен клас або категорія мають свій знак безпеки, який обов'язково повинен наноситися на упаковку, яка містить відповідне небезпечна речовина (виріб).

## Правила МАГАТЕ з безпечного перевезення радіоактивних матеріалів



Рис.1.5 Правила МАГАТЕ з безпечного перевезення радіоактивних матеріалів

Встановлюють норми безпеки, що забезпечують прийнятний рівень контролю за радіаційною небезпекою, а також за пов'язаної з критичністю і виділенням тепла небезпекою для персоналу, майна і довкілля при перевезенні радіоактивних матеріалів.

Мета Правил - встановити вимоги, які повинні виконуватися для забезпечення безпеки і захисту осіб, майна і навколишнього середовища від впливу випромінювання в процесі перевезення радіоактивного матеріалу. Вимоги Правил застосовуються всіма міжнародними транспортними організаціями. У багатьох країнах правила МАГАТЕ прийняті в якості національного законодавчого акта, в інших країнах діють свої національні правила, засновані на цих положеннях.

Додаток 18 до Чиказької конвенції «Безпечне перевезення небезпечних вантажів по повітрю»



Рис.1.6 Додаток 18 до Чиказької конвенції «Безпечне перевезення небезпечних вантажів по повітрю»

З метою досягнення сумісності з правилами, що регулюють перевезення небезпечних вантажів іншими видами транспорту, за основу положень даного Додатка прийняті рекомендації Комітету експертів ООН по перевезення небезпечних вантажів та Правила безпечного перевезення радіоактивних речовин МАГАТЕ.

У Додатку 18 викладені загальні принципи безпечного перевезення небезпечних вантажів повітряним транспортом, наведені значення термінів, використовуваних в процесі перевезення, підтвержена класифікація небезпечних вантажів, прийнята ООН.

Загальні положення Додатка 18 доповнюються детальними технічними вимогами, що містяться в Технічних інструкціях ІКАО. Застосовується з 1 січня 1984р.

## Технічні інструкції ІКАО «Безпечне перевезення небезпечних вантажів по повітряю»

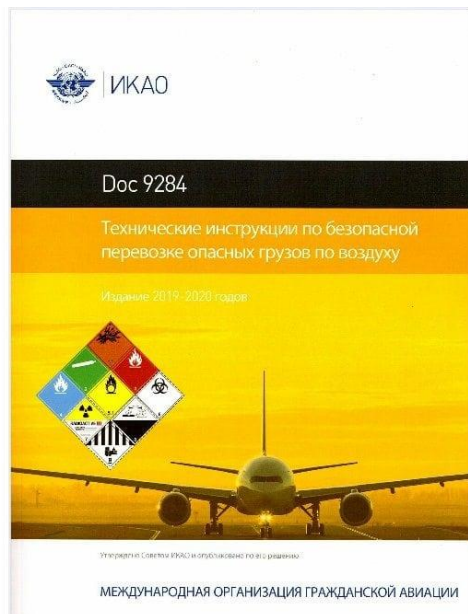


Рис.1.7 Технічні інструкції ІКАО «Безпечне перевезення небезпечних вантажів по повітряю»

Є основним юридичним документом, який регламентує правила перевезення небезпечних вантажів повітряним транспортом. вони видаються один раз в 2 роки на 6 офіційних мовах ІКАО.

Технічні Інструкції містять положення, які регламентують міжнародне перевезення небезпечних вантажів, та поряд з Додатком 18 до Чиказької конвенції є єдиним автентичним джерелом права при перевезенні небезпечних вантажів по повітряю. До перевезення на самолетах цивільної авіації (з урахуванням обмежень) допускаються тільки ті небезпечні вантажі, які перераховані в Переліку небезпечних вантажів ТІ ІКАО або класифікуються відповідно до ТІ ІКАО.

## Правила перевезення небезпечних вантажів IATA (DGR IATA)



Рис.1.8 Правила перевезення небезпечних вантажів IATA (DGR IATA)

Основу даного документа складають ТИ ІКАО, доповнені вимогами, розробленими IATA та детальними відомостями, стосуються оформлення документів. Нове видання публікується щорічно і вступає в силу 1 січня.

Правила перевезення небезпечних вантажів IATA є робочим документом, використовуваним авіакомпаніями і вантажовідправниками в процесі роботи з ОГ.

У нього входить допоміжний матеріал для користувачів, наприклад, правила заповнення перевізної документації та конкретно декларації вантажовідправника. В "Технічних інструкціях" не наводиться точної форми такої декларації, а просто обмовляється, що має в ній містяться. Такий бланк може бути використаний для всіх класів небезпечних вантажів.

З урахуванням наявності своїх власних споживачів (в особі авіакомпаній - членів IATA) і зручного викладу матеріалу, Правила IATA розглядаються в усьому світі як стандарт документа для повсякденного використання в практичній роботі з організації перевезення небезпечних вантажів по повітря.

Крім того, кожна країна, на своєму національному, рівні встановлює нормативно - правові акти, що регулюють перевезення небезпечних вантажів, зокрема закони, постанови, правила, інструкції тощо.

### **1.3. Національне регулювання повітряних перевезень небезпечних вантажів до прийняття правил повітряних перевезень небезпечних вантажів**

Перевезення небезпечних вантажів на національному рівні України до прийняття правил повітряних перевезень небезпечних вантажів регулювалося такими документами:

Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів» №1644-14 від 06.04.2000р.;

Повітряний Кодекс України, затверджений Верховною Радою України, №3393-VI від 19.05.2011р.;

Правила повітряних перевезень вантажів, затверджені наказом Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 14 березня 2006 року № 186, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України від 13 червня 2006 р. за №705/12579 (далі - Правила);

Інструкціях з організації перевезень вантажів повітряним транспортом, затверджена наказом Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 02 листопада 2005 року № 822 зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 21 листопада 2005 р. за №1403/11683 (далі - Інструкції).

В Правилах та Інструкціях були тільки посилання на міжнародні нормативно-правові документи, що регулюють повітряні перевезення небезпечні вантажі. Крім того, до прийняття правил повітряних перевезень небезпечних вантажів не була встановлена процедура видачі звільнення та схвалення, не встановлені вимоги до призначених поштових операторів щодо перевезення небезпечних вантажів, не затверджений порядок контролю суб'єктів, що надають агентські послуги з продажу повітряних вантажних перевезень з питань перевезень небезпечних вантажів тощо.



## 2. ПРОЄКТНА ЧАСТИНА

Кафедра ОАП				НАУ. 21.1.10 200 ПЗ			
Виконав	Грохольська Н.О.			<b>ПРОЄКТНА ЧАСТИНА</b>	Літера	Аркуш	Аркушів
Керівник	Антонова А.О.				Д	25	44
Н.контр.	Дерев'яно Т.А.				275 ТТ-301ДВ		
Зав. каф.	Шевчук Д.О.						

## **2.1 Розроблення Державіаслужбою проєкту Авіаційних правил України «Порядок та умови повітряних перевезень небезпечних вантажів» та процедура внутрішнього погодження**

З метою забезпечення належного рівня безпеки авіації, імплементації положень Додатка 18 до Чиказької конвенції «Безпечне перевезення небезпечних вантажів повітрям» та на виконання статті 97 Повітряного кодексу України виникла потреба розробити та затвердити власні, національні правила повітряних перевезень небезпечних вантажів.

Розроблення проєкту таких правил було покладено на управління авіаційних перевезень та міжнародного співробітництва Державіаслужби (Схема 1).

Відповідно до Постанови кабінету міністрів від 08 жовтня 2014 року «Про затвердження Положення про Державіаслужбу України» Державіаслужба є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури, який реалізує державну політику у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору України та є уповноваженим органом з питань цивільної авіації.

Державіаслужба в межах повноважень, передбачених законом, на основі і на виконання Конституції та законів України, актів Президента України та постанов Верховної Ради України, прийнятих відповідно до Конституції та законів України, актів Кабінету Міністрів України, відповідно до стандартів і рекомендованої практики ІКАО, нормативних актів інших міжнародних авіаційних організацій та з урахуванням законодавства ЄС у галузі цивільної авіації розробляє та приймає авіаційні правила України, що регулюють діяльність цивільної авіації та використання повітряного простору, і видає накази організаційно-розпорядчого характеру, організовує та контролює їх виконання.

# Структура Державіаслужби

Організаційна структура Державної авіаційної служби України

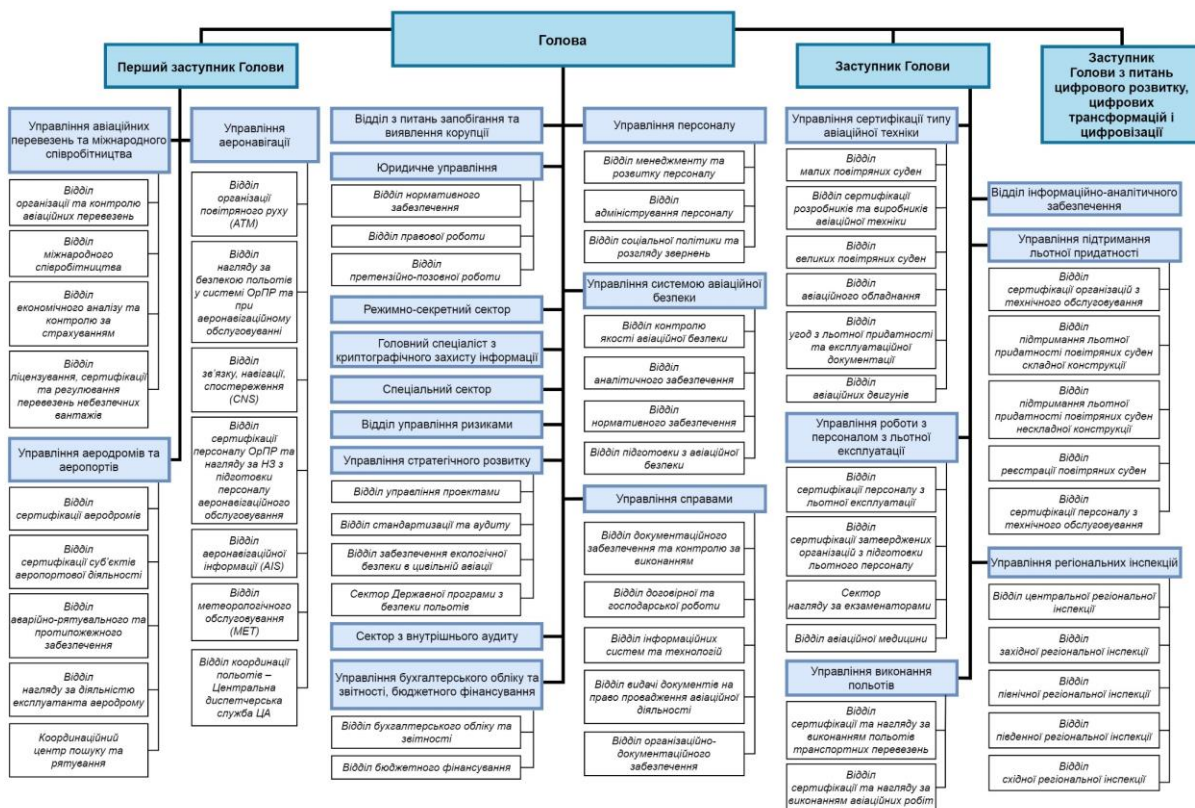


Схема 2.1 Структура Державіаслужби

Після визначення необхідності розроблення проєкту Правил повітряних перевезень небезпечних вантажів його було внесено до Плану підготовки проєктів нормативно-правових актів у Державіаслужбі (Мінінфраструктури). Загальний План підготовки проєктів нормативно-правових актів у Державіаслужбі затверджується щорічно.

Разом з розробкою проєкту Правил повітряних перевезень небезпечних вантажів управлінням авіаційних перевезень та міжнародного співробітництва було розроблено і перелік документів відповідно до Регламенту Кабінету Міністрів України від 18 липня 2007 року № 950, (зі змінами) та Порядку подання нормативно-правових актів на державну реєстрацію до Міністерства

юстиції України та проведення їх державної реєстрації, затвердженого наказом Міністерства юстиції України від 12 квітня 2005 року № 34/5, зареєстрованого у Міністерстві юстиції України 12 квітня 2005 року за № 381/10661 (із змінами), а саме: Пояснювальну записку, Порівняльну таблицю, Довідку щодо відповідності зобов'язанням України у сфері європейської інтеграції та праву Європейського Союзу (acquis EC). І так, як проєкт Правил повітряних перевезень небезпечних вантажів містить норми регуляторного характеру було розроблено Аналіз регуляторного впливу.

## **2.2. Пояснювальна записка та прогноз впливу**

### **ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПISKA**

до наказу Державної авіаційної служби України

«Про затвердження Авіаційних правил України

«Порядок та умови повітряних перевезень небезпечних вантажів»

#### **1. Резюме**

Наказ Державної авіаційної служби України «Про затвердження Авіаційних правил України «Порядок та умови повітряних перевезень небезпечних вантажів» (далі - наказ) розроблено з метою приведення нормативно-правових актів, що регулюють діяльність цивільної авіації у сфері повітряних перевезень небезпечних вантажів, у відповідність з Повітряним кодексом України та положень Додатка 18 до Чиказької конвенції «Безпечне перевезення небезпечних вантажів повітрям».

#### **2. Проблема, яка потребує розв'язання**

Відповідно до вимог статті 97 Повітряного кодексу України порядок та умови повітряних перевезень небезпечних вантажів встановлюються Авіаційними правилами України. На теперішній час в національному законодавстві відсутній окремий порядок, що регулює повітряні перевезення

небезпечних вантажів та впроваджує міжнародні стандарти в національне законодавство, а є лише посилання на міжнародні стандарти.

Крім того, на сьогоднішній день не встановлена процедура видачі звільнення (дозвіл, що надається уповноваженим органом з питань цивільної авіації, який передбачає звільнення від дій положень Doc 9284 AN/905 ICAO «Технічні інструкції з безпечного перевезення небезпечних вантажів повітрям» (далі – Технічні інструкції) та схвалення (дозвіл, що надається уповноваженим органом з питань цивільної авіації у випадку перевезення небезпечних вантажів, які заборонені до перевезення повітряними суднами та інших випадках, що зазначені в Технічних інструкціях), не встановлені вимоги до призначених поштових операторів щодо перевезення небезпечних вантажів, не затверджений порядок контролю суб'єктів, що надають агентські послуги з продажу повітряних вантажних перевезень з питань перевезень небезпечних вантажів.

З метою імплементації положень Додатка 18 до Чиказької конвенції «Безпечне перевезення небезпечних вантажів повітрям» в національну нормативно-правову базу, уповноваженим органом з питань цивільної авіації розроблено наказ.

### 3. Суть проекту акта

Наказ розроблено з метою приведення нормативно-правової бази у сфері повітряних перевезень небезпечних вантажів у відповідність з Повітряним кодексом України та положень Додатка 18 до Чиказької конвенції «Безпечне перевезення небезпечних вантажів повітрям».

Наказ впроваджує порядок та умови повітряних перевезень небезпечних вантажів, зокрема:

приймання, оформлення, маркування, обробки, зберігання та завантаження небезпечних вантажів;

надання звільнень або схваленень на перевезення небезпечних вантажів повітряним транспортом;

здійснення ефективного державного регулювання діяльності в галузі цивільної авіації з перевезень небезпечних вантажів повітряним транспортом.

#### 4. Вплив на бюджет

Реалізація наказу не матиме впливу на надходження та витрати, а також не потребує додаткового фінансування з державного та/або місцевого бюджетів.

#### 5. Позиція заінтересованих сторін

Щодо наказу відповідно до Порядку проведення консультацій з громадськістю з питань формування та реалізації державної політики, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 03 листопада 2010 року № 996 проводилось публічне громадське обговорення за круглим столом з представниками ТОВ «Авіакомпанія «Меридіан», ТОВ «Авіакомпанія «Атласджет Україна», ТОВ «МАСТЕР-АВІА», ТОВ «АТА «КРУНК».

За результатами публічного громадського обговорення вирішено доповнити по тексту Авіаційних правил України «Порядок та умови повітряних перевезень небезпечних вантажів» посиланням на Правила ІАТА «Dangerouse Goods Regulation» якими, крім Doc 9284 AN/905 ICAO «Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Good by Air», можуть користуватися авіаперевізники, вантажовідправники та агенти.

Наказ не стосується питань функціонування місцевого самоврядування, прав та інтересів територіальних громад, місцевого та регіонального розвитку, соціально-трудової, прав осіб з інвалідністю та сфери наукової та науково-технічної діяльності.

Прогноз впливу реалізації акта на ключові інтереси заінтересованих сторін додається.

#### 6. Прогноз впливу

Реалізація наказу дозволить імплементувати положення Додатку 18 до Чиказької конвенції «Безпечне перевезення небезпечних вантажів повітрям»

шляхом впровадження єдиного національного нормативно-правово акту, а саме Авіаційних правил України «Порядок та умови повітряних перевезень небезпечних вантажів» для суб'єктів авіаційної діяльності, які задіяні у повітряних перевезеннях небезпечних вантажів.

Реалізація наказу не матиме впливу на розвиток регіонів, підвищення чи зниження спроможності територіальних громад, ринок праці, рівень зайнятості населення, громадське здоров'я, покращення чи погіршення стану здоров'я населення або його окремих груп, екологію та навколишнє середовище, обсяг природних ресурсів, рівень забруднення атмосферного повітря, води, земель, зокрема забруднення утвореними відходами, інші сфери суспільних відносин.

#### 7. Позиція заінтересованих органів

Наказ погоджено із Міністерством інфраструктури України, Антимонопольним комітетом України, Державною інспекцією ядерного регулювання України, Державною службою України з надзвичайних ситуацій. Державна регуляторна служба України надала рішення про погодження проєкту регуляторного акта. Наказ надіслано на погодження до Міністерства внутрішніх справ України.

#### 8. Ризики та обмеження

Наказ стосується Статті 8 Конвенції про захист прав людини і основоположних свобод. Право на повагу до приватного і сімейного життя.

У наказі відсутні положення, які містять ознаки дискримінації чи які створюють підстави для дискримінації.

У наказі відсутні положення, що порушують принцип забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків.

У наказі відсутні положення, що містять ризики вчинення корупційних правопорушень та правопорушень, пов'язаних з корупцією.

Наказ не потребує проведення цифрової експертизи та отримання висновку Мінцифри про проведення цифрової експертизи, у зв'язку з тим, що наказ не

стосується питань інформатизації, електронного урядування, інформування і використання національних електронних інформаційних ресурсів, розвитку інформаційного суспільства, електронної демократії, надання адміністративних послуг або цифрового розвитку.

Наказ не передбачає надання державної допомоги суб'єктам господарювання та відповідно дія Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» не поширюється на зазначений наказ та не поширюється на підтримку суб'єктів господарювання. У зв'язку з цим відповідне рішення Антимонопольного комітету, передбачене зазначеним Законом, не потребується.

## 9. Підстава розроблення проєкту акта

Наказ розроблено Державною авіаційною службою України за власною ініціативою.

## 2.3 Порівняльна таблиця

Таблиця 2.1

### ПОРІВНЯЛЬНА ТАБЛИЦЯ

до проєкту наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Авіаційних правил України «Порядок та умови повітряних перевезень небезпечних вантажів»

Зміст положення акта законодавства	Зміст відповідного проєкту акта	Пояснення змін
Інструкція з організації перевезень вантажів повітряним транспортом, затверджена наказом Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 02 листопада 2005 року № 822, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 21 листопада 2005 року за № 1403/11683		
<p>..... 6.9. Живі тварини Операції з повітряного перевезення живих тварин здійснюються згідно з установленим порядком.</p>	<p>..... 6.9. Живі тварини Операції з повітряного перевезення живих тварин здійснюються згідно з установленим порядком.</p>	



<p>6.10. Небезпечні вантажі</p> <p>Операції з повітряного перевезення небезпечних вантажів здійснюються згідно з "Техническими инструкциями по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху" та цією Інструкцією у частині, що їх стосується.</p> <p>6.11. Швидкопсувні вантажі</p> <p>Операції з повітряного перевезення швидкопсувних вантажів здійснюються згідно з установленим порядком.</p> <p>6.12. Стандартні засоби пакування (ULD)</p> <p>Операції з повітряного перевезення, що стосуються транспортування вантажів у стандартних засобах пакування (ULD), здійснюються згідно з установленим порядком.</p> <p>6.13. Вантаж, що сильно тхне</p> <p>6.13.1. Вантаж, що сильно тхне, - вантаж, що має сильний і/або непримний запах і приймається до перевезення тільки упакованим в опломбованих, герметичних (водонепроникних) контейнерах таким чином, щоб з упакування не вивірювався запах. Такий вантаж, як мокрі шкіри, ефірні олії, свіжі або солоні шкіри є вологим вантажем і вимагає відповідної обробки відповідно до пункту 6.6.2 цієї Інструкції.</p> <p>6.13.2. Ефірні олії належать до небезпечних вантажів (клас 3 розділу 3 "Легковоспламеняющиеся жидкости" частини 2 "Технических инструкций по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху"). Вони повинні упакуватися в металеві,</p>	<p>6.10. Виключено.</p> <p>6.10. Швидкопсувні вантажі</p> <p>Операції з повітряного перевезення швидкопсувних вантажів здійснюються згідно з установленим порядком.</p> <p>6.11. Стандартні засоби пакування (ULD)</p> <p>Операції з повітряного перевезення, що стосуються транспортування вантажів у стандартних засобах пакування (ULD), здійснюються згідно з установленим порядком.</p> <p>6.12. Вантаж, що сильно тхне</p> <p>6.12.1. Вантаж, що сильно тхне, - вантаж, що має сильний і/або непримний запах і приймається до перевезення тільки упакованим в опломбованих, герметичних (водонепроникних) контейнерах таким чином, щоб з упакування не вивірювався запах. Такий вантаж, як мокрі шкіри, ефірні олії, свіжі або солоні шкіри є вологим вантажем і вимагає відповідної обробки відповідно до пункту 6.6.2 цієї Інструкції.</p> <p>6.12.2. Ефірні олії належать до небезпечних вантажів (клас 3 розділу 3 "Легковоспламеняющиеся жидкости" частини 2 "Технических инструкций по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху"). Вони повинні упакуватися в металеві, пластикові бідони або бочки і перевозитися відповідно до "Технических инструкций по безопасной</p>	<p>Внесення змін обумовлено розробленням проекту наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Авіаційних правил України «Порядок та умови повітряних перевезень небезпечних вантажів», яким буде встановлений окремії порядок, що регулює повітряні перевезення небезпечних вантажів, та впроваджено міжнародні стандарти у національне законодавство</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>пластикові бідони або бочки і перевозитися відповідно до "Технических инструкций по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху". Зовнішня поверхня кожного упакування вантажу, що сильно тхне, повинна бути очищена від будь-яких слідів умісту (крапель, розлитої рідини).</p> <p>6.13.3. У перевізних документах для позначення вантажу, що сильно тхне, використовується код спеціальної обробки "OBX".</p> <p>.....</p>	<p>перевозке опасных грузов по воздуху". Зовнішня поверхня кожного упакування вантажу, що сильно тхне, повинна бути очищена від будь-яких слідів умісту (крапель, розлитої рідини).</p> <p>6.12.3. У перевізних документах для позначення вантажу, що сильно тхне, використовується код спеціальної обробки "OBX".</p> <p>.....</p>	
<p>Правила повітряних перевезень вантажів, затверджені наказом Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 14 березня 2006 року № 186, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 13 червня 2006 року за № 705/12579</p>		
<p>.....</p> <p>4.2.7. Перевезення вантажів, щодо яких забезпечити відповідність цим Правилам та іншим установленим правилам практично неможливо, а також перевезення визначених категорій вантажів (крім небезпечних вантажів) перевізник має право здійснювати тільки за спеціальних умов, передбачених пунктом 4.3 цього розділу.</p> <p>4.2.8. Перевезення небезпечних вантажів перевізник має право здійснювати тільки за спеціальних умов, установлених "Техническими инструкциями по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху", ІКАО, Дос 9284/905. Перевезення небезпечних вантажів, стосовно яких забезпечити відповідність "Техническим инструкциям по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху" практично неможливо, перевізник має право здійснювати тільки за спеціальних умов, передбачених пунктом 4.3.1 цього розділу. При цьому загальний рівень якості та безпеки при таких операціях має бути щонайменше еквівалентний рівню, що забезпечувався б при виконанні всіх вимог, установлених "Техническими инструкциями по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху".</p>	<p>.....</p> <p>4.2.7. Перевезення вантажів, щодо яких забезпечити відповідність цим Правилам та іншим установленим правилам практично неможливо, а також перевезення визначених категорій вантажів (крім небезпечних вантажів) перевізник має право здійснювати тільки за спеціальних умов, передбачених пунктом 4.3 цього розділу.</p> <p>4.2.8. Виключено.</p>	<p>Внесення змін обумовлено розробленням проекту наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Авіаційних правил України «Порядок та умови повітряних перевезень небезпечних вантажів», яким буде встановлений окремий порядок, що регулює повітряні перевезення небезпечних вантажів, та впроваджено міжнародні стандарти у національне законодавство</p>

<p>4.2.9. Правила не застосовуються при перевезенні вантажів, що здійснюються за надзвичайних умов, які не підпадають під звичайні операції і процедури експлуатації цивільних повітряних суден. .....</p>	<p>4.2.8. Правила не застосовуються при перевезенні вантажів, що здійснюються за надзвичайних умов, які не підпадають під звичайні операції і процедури експлуатації цивільних повітряних суден. .....</p>	
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

## 2.4 Довідка щодо відповідності зобов'язанням України у сфері європейської інтеграції та праву Європейського Союзу (acquis ЄС)

### ДОВІДКА

щодо відповідності зобов'язанням України у сфері європейської інтеграції та праву Європейського Союзу (acquis ЄС) проекту наказу Державіаслужби «Про затвердження Авіаційних правил України

«Порядок та умови повітряних перевезень небезпечних вантажів»

Проект акта розроблено Державною авіаційною службою України.

1. Належність проекту акта до сфер, правовідносини в яких регулюються правом Європейського Союзу (acquis ЄС)

За предметом правового регулювання проект акта відноситься до сфери, правовідносини в яких регулюються правом Європейського Союзу (acquis ЄС).

Питання, що поширюються проектом акта, відображені у Регламенті (ЄС) № 965/2012 Європейського парламенту та Ради від 5 жовтня 2012 року про технічні вимоги та адміністративні процедури щодо льотної експлуатації в цивільній авіації (далі - Регламент).

2. Зобов'язання України у сфері європейської інтеграції (у тому числі міжнародно-правові)

Статтею 137 та Додатком XXXII до Глави 7 «Транспорт» Розділу V «Економічне і галузеве співробітництво» Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, визначено

зобов'язання України укласти та імплементувати Угоду з ЄС про Спільний авіаційний простір.

На сьогодні Україна парафувала Угоду між Україною та Європейським Союзом і його державами – членами про спільний авіаційний простір (далі – Угода про САП).

Угодою про САП передбачено інкорпорування в законодавство України вимоги щодо повітряних перевезень небезпечних вантажів, що зазначені у Регламенті (ЄС) № 965/2012 Європейського парламенту та Ради від 5 жовтня 2012 року про технічні вимоги та адміністративні процедури щодо льотної експлуатації в цивільній авіації (далі – Регламент 965)

### 3. Програмні документи у сфері європейської інтеграції

Розроблення проекту акта не передбачено програмними документами у сфері європейської інтеграції Президента України та/або Кабінету Міністрів України.

### 4. Порівняльно-правовий аналіз

Таблиця 2.2

#### Порівняльно-правовий аналіз

№ з/п	Положення проекту акта	Відповідні положення джерел права Європейського Союзу (acquis EC)	Оцінка відповідності праву Європейського Союзу (acquis EC) (відповідає, не суперечить, частково враховує, не відповідає, не врегульовано)	Відповідні положення джерел міжнародно-правових зобов'язань України у сфері європейської інтеграції	Оцінка відповідності міжнародно-правовим зобов'язанням (відповідає, не суперечить, частково враховує, не відповідає, не врегульовано)
1	Розділ I Загальні положення Пункт 3 Небезпечні вироби та речовини (далі - небезпечні вантажі), які зазначені в переліку діючої редакції Doc 9284 AN/905 ICAO Technical Instructions for the Transport of	Додаток I до Регламенту 965 Визначення термінів для додатків II-VIII (33) небезпечні вантажі (dangerous goods – DG) – предмети або речовини, які є потенційно небезпечними для здоров'я, безпеки, майна або навколишнього середовища та	Відповідає	Угода про асоціацію між Україною та Європейським Союзом і Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами	Відповідає

	Dangerous Good by Air (далі – Технічні інструкції) перевозяться повітряними суднами відповідно до вимог, встановлених Технічними інструкціями	перелік яких надано у переліку небезпечних вантажів у відповідних технічних інструкціях або які класифікуються відповідно до цих інструкцій			
2	Розділ IV. Вимоги до підготовки персоналу з перевезення небезпечних вантажів повітряним транспортом Пункт 3 Підготовка персоналу з перевезення небезпечних вантажів повітряним транспортом повинна проводитися в національних навчальних центрах, які сертифіковані уповноваженим органом з питань цивільної авіації або закордонних, які акредитовані IATA та/або сертифіковані уповноваженим органом з питань цивільної авіації країни, в якій знаходиться навчальний центр. Такі центри повинні виконувати усі	Додаток III до Регламенту 965 Розділ I ORO.GEN.110 Вимоги до експлуатанта. j) Експлуатант повинен створити та підтримувати програми підготовки персоналу з перевезення небезпечних вантажів відповідно до вимог технічних інструкцій. Зміст таких програм підготовки повинен відповідати обов'язкам персоналу. Програми підготовки CAT експлуатантів, незалежно чи перевозиться небезпечний вантаж чи ні, та експлуатантів інших, ніж CAT відповідно до ORO.GEN.005(b), ORO.GEN.005(c) і ORO.GEN.005(d), що перевозять небезпечні вантажі, повинні підлягати розгляду та схваленню уповноваженим органом	Відповідає	Угода про асоціацію між Україною та Європейським Союзом і Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами	Відповідає

3	<p>Розділ II Загальні умови перевезення Пункт 14</p> <p>Перевізні документація, яка застосовується при перевезенні небезпечних вантажів повітряним транспортом, а саме: авіавантажна накладна, декларація вантажовідправника для небезпечних вантажів та додаткова інформація (у разі необхідності) і документація на вантажі зберігається не менше трьох місяців з дати виконання перевезення. В тих випадках, коли документація зберігається на електронних носіях або в комп'ютерній системі, має бути забезпечена можливість їх друкування</p>	<p>Додаток III до Регламенту 965 Частина MLR ORO.MLR.115 Введення записів. (b) Наступна інформація, що використовується для підготовки та виконання польотів, та відповідних звітів, повинна зберігатися протягом трьох місяців: (4) повідомлення про спеціальні вантажі, у тому числі письмова інформація командиру ПС про небезпечні вантажі, якщо застосовується</p>	Відповідає	Угода про асоціацію між Україною та Європейським Союзом і Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами	Відповідає
4	<p>Розділ II Загальні умови перевезення Пункт 4 Небезпечні вантажі, які зазначені в переліку Технічних інструкцій і</p>	<p>Додаток VI до Регламенту 965 NCC.GEN.150 Перевезення небезпечних вантажів.</p>	Відповідає	Угода про асоціацію між Україною та Європейським Союзом і Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами	Відповідає

	<p>класифікуються за ступенем їх небезпеки відповідно до Технічних інструкцій, перевозяться повітряними суднами відповідно до вимог, встановлених Технічними інструкціями.</p>	<p>Додаток VIII SPO.GEN.150 Транспортування небезпечних вантажів.</p> <p>Додаток IV CAT.GEN.MPA. 200 Перевезення небезпечних вантажів. (а) Якщо інше не передбачено у цьому Додатку IV (Part-CAT), перевезення небезпечних вантажів авіаційним транспортом здійснюється відповідно до положень Додатку 18 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію від 07 грудня 1944 року (далі - Чиказька конвенція), з останніми поправками та розширеним тлумаченням, яке міститься у «Технічних інструкціях з безпечного перевезення небезпечних вантажів повітрям» (ICAO Doc 9284-AN/905), включаючи усі доповнення або зміни, а також додатки до цього документу.</p>			
--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	--

## 5. Очікувані результати

Прийняття проекту акта сприятиме приведенню нормативно-правових актів, що регулюють діяльність цивільної авіації у сфері повітряних перевезень небезпечних вантажів у відповідність до Повітряного кодексу України та до законодавства ЄС. Впровадження міжнародних стандартів у сфері повітряних перевезень небезпечних вантажів сприятиме підвищенню рівня безпеки польотів та конкурентної спроможності національних авіаперевізників.

## 6. Узагальнений висновок

Проект акта відповідає вимогам законодавства Європейського Союзу, зокрема, Регламенту 965 в частині вимог до експлуатантів з питань перевезень небезпечних вантажів повітряним транспортом.

### 2.5 Аналіз регуляторного впливу

#### АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ

проекту наказу Державної авіаційної служби України

«Про затвердження Авіаційних правил України «Порядок та умови повітряних перевезень небезпечних вантажів»

#### I. Визначення проблеми

Міжнародні перевезення небезпечних вантажів повітряним транспортом регламентуються Додатком 18 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію «Безпечне перевезення небезпечних вантажів повітрям». Загальні положення цього Додатку 18 доповнюються детальними технічними вимогами, які містяться у Технічних інструкціях з безпечного перевезення небезпечних вантажів повітрям Doc ICAO 9284 (далі - Технічні інструкції).

Проект наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження авіаційних правил України «Порядок та умови повітряних перевезень небезпечних вантажів» розроблено з метою імплементації вимог і стандартів Міжнародної організації цивільної авіації (далі - ICAO) та приведення національної нормативно-правової бази у сфері перевезень небезпечних вантажів у відповідність до вимог Повітряного кодексу України в частині умов та порядку перевезень небезпечних вантажів повітряним транспортом.

Проект наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Авіаційних правил України «Порядок та умови повітряних перевезень небезпечних вантажів» (далі - проєкт регуляторного акта) встановлює правила



перевезень небезпечних вантажів повітряним транспортом, визначає вимоги та порядок їх приймання, оформлення, обробки, маркування, завантаження та зберігання, вимоги до підготовки персоналу з перевезень небезпечних вантажів. Крім того, проєкт регуляторного акта встановлює процедуру надання авіаційним перевізникам звільнень від дії Технічних інструкції та схвалень під час перевезення небезпечних вантажів, з урахуванням вимог Технічних інструкцій.

Проєкт регуляторного акта поширюється на суб'єктів авіаційної діяльності, які задіяні у перевезеннях небезпечних вантажів повітряним транспортом.

Станом на 2020 рік нараховується 56 експлуатантів цивільних повітряних суден (авіаційних авіаперевізників), 14 з яких мають спеціальний дозвіл на перевезення небезпечних вантажів. За період з 2020 р. Державна авіаційна служба надала 113 звільнення та 9 схвалень на перевезення небезпечних вантажів повітряним транспортом. Крім того, існує 78 суб'єкти, що надають агентські послуги з продажу вантажних повітряних перевезень та 27 суб'єктів авіаційної діяльності, які надають послуги з наземного обслуговування.

Впровадження міжнародних стандартів в національному законодавстві у сфері повітряних перевезень небезпечних вантажів сприятиме підвищенню рівня безпеки польотів та конкурентної спроможності національних авіаперевізників.

Наявність чіткої і прозорої національної нормативно-правової бази у сфері перевезення небезпечних вантажів повітряним транспортом дозволить здійснювати ефективне державне регулювання діяльності в галузі цивільної авіації з перевезень небезпечних вантажів повітряним транспортом та перейти на принципово новий рівень перевезень небезпечних вантажів, що, в свою чергу, створить надійне підґрунтя для роботи з європейськими партнерами, адже забезпечення безпеки польотів є запорукою успішних взаємовідносин для досягнення цілей об'єднання України з європейською спільнотою.

Затвердження регуляторного акту вплине на:

Таблиця 2.3

**Дослідження впливу регуляторного акту**

Групи (підгрупи)	Так	Ні
Громадяни		+
Держава	+	
Суб'єкти господарювання, у тому числі суб'єкти малого підприємництва	+	

**II. Цілі державного регулювання**

Метою проєкту регуляторного акту є впровадження у національному законодавстві міжнародних правил та вимог до перевезень небезпечних вантажів повітряним транспортом, зокрема шляхом встановлення:

порядку приймання, оформлення, маркування, обробки, зберігання та завантаження небезпечних вантажів;

вимог до підготовки персоналу з повітряних перевезень небезпечних вантажів;

здійснення ефективного державного регулювання діяльності в галузі цивільної авіації з перевезень небезпечних вантажів повітряним транспортом;

приведення національної нормативно-правової бази у відповідність до стандартів ІКАО та міжнародних вимог у сфері перевезень небезпечних вантажів.

### III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

#### 1. Визначення альтернативних способів досягнення цілей

Таблиця 2.4

##### Визначення альтернативних способів досягнення цілей

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1 Збереження ситуації чинного регулювання	Невідповідність Повітряному кодексу України та стандартам ІСАО
Альтернатива 2 Прийняття проекту регуляторного акта	Прийняття проекту регуляторного акта забезпечить встановлення національних правил та порядку перевезень небезпечних вантажів повітряним транспортом та дозволить здійснювати ефективне державне регулювання

Інші способи, що не передбачають розроблення та затвердження регуляторного акта, є неприйнятними.

#### 2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Таблиця 2.5

##### Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Втрати
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Не передбачаються	1 501 660 грн.

Альтернатива 2. Прийняття проекту регуляторного акту	Прийняття проекту акта забезпечить приведення нормативно-правової бази, що регулює діяльність цивільної авіації у сфері повітряних перевезень небезпечних вантажів у відповідність до Повітряного кодексу України, стандартів ІКАО та до міжнародних вимог	1 501 660 грн.
---------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------

Розрахунок щодо бюджетних витрат на адміністрування за п'ять років наведено у додатку 2 до аналізу регуляторного впливу.

Таблиця 2.6

### Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

Вид альтернативи	Вигоди	Втрати
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	-	-
Альтернатива 2. Прийняття проекту регуляторного акта	-	-

Таблиця 2.7

## Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	11	24	90	49	174
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	6	14	52	28	100

Таблиця 2.8

## Дослідження альтернатив

Вид альтернатив	Вигоди	Втрати
Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання	Не передбачається	115 981 134 (витрати суб'єктів середнього підприємництва за 5 років)
Альтернатива 2. Обраний спосіб	Прийняття проекту акта забезпечить приведення нормативно-правової бази, що регулює діяльність цивільної авіації у сфері повітряних перевезень	115 981 134 (витрати суб'єктів середнього підприємництва за 5 років)

	небезпечних вантажів у відповідність до Повітряного кодексу України, стандартів ІСАО та до міжнародних вимог, підвищенню безпеки польотів та конкурентоспроможності українських авіаційних перевізників	
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

Таблиця 2.9

### Аналіз витрат за альтернативами

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат, гривень	
	За перший рік	За п'ять років
Альтернатива 1	8 639 669	126 815 639
Альтернатива 2	8 639 669	126 815 639

Розрахунок витрат для суб'єктів господарювання середнього підприємництва та суб'єктів мікро- та малого підприємництва (М-Тест) наведено у додатках 1 (Додаток А) та 2 (Додаток Б) аналізу регуляторного впливу. Сумарні витрати за альтернативами за п'ять років наведено у розділі IV цього аналізу.

## Аналіз досягнення цілей за альтернативами

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотири бальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час	1	Невідповідність Повітряному кодексу України.
Альтернатива 2. Прийняття проекту регуляторного акта	4	Прийняття проекту акта забезпечить приведення нормативно-правової бази, що регулює діяльність цивільної авіації у сфері повітряних перевезень небезпечних вантажів у відповідність до Повітряного кодексу України, стандартів ІКАО та до міжнародних вимог, підвищенню безпеки польотів та конкурентоспроможності українських авіаційних перевізників

## Рейтинг результативності альтернатив

Рейтинг Результативності	Вигоди (підсумок)	Втрати * (підсумок)  (5 років)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1.  Збереження ситуації яка існує на цей час	-	1 501 660 (бюджетні витрати)  + 115 981 143 (витрати суб'єктів середнього підприємництва)  + 9 332 836 (витрати суб'єктів малого підприємництва) =  = 126 815 639	Невідповідність Повітряному кодексу України.
Альтернатива 2.  Прийняття проєкту регуляторного акта	-	1 501 660 (бюджетні витрати)  + 115 981 143 (витрати суб'єктів середнього підприємництва)  + 9 332 836 (витрати суб'єктів малого підприємництва) =  = 126 815 639	Приведення у відповідність національної нормативно- правової бази відповідно до вимог Повітряного кодексу України, стандартів ІКАО та міжнародних вимог у сфері перевезень небезпечних вантажів повітряним транспортном.



## Аналіз переваг та ризиків альтернатив

Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час	Ця альтернатива не дозволить виконати вимоги Повітряного кодексу України	-
Альтернатива 2. Прийняття проєкту регуляторного акта	З прийняттям проєкту регуляторного акта буде забезпечено приведення національної нормативно-правової бази у відповідність до Повітряного кодексу України, стандартів ІСАО та до міжнародних вимог у сфері перевезень небезпечних вантажів	-

V. Механізми та заходи, які забезпечують розв'язання визначеної проблеми.

Механізм, який забезпечить розв'язання зазначеної проблеми, є прийняття регуляторного акта.

Проєктом регуляторного акта будуть встановлені національні правила перевезень небезпечних вантажів, вимоги щодо підготовки персоналу, та

порядок приймання, оформлення, обробки, зберігання, завантаження та перевезення небезпечних вантажів повітряним транспортом.

Зазначені вимоги будуть поширюватися на всіх суб'єктів авіаційної діяльності, які задіяні у перевезеннях небезпечних вантажів повітряним транспортом.

Крім того, проєкт регуляторного акта встановлює чіткі вимоги щодо обов'язків вантажовідправників та експлуатантів, порядок дій в надзвичайних ситуаціях, які пов'язані з перевезенням небезпечних вантажів повітряним транспортом. Також проєктом регуляторного акта встановлюється процедура надання уповноваженим органом з питань цивільної авіації дозволу на перевезення небезпечних вантажів, а саме звільнення/схвалення.

VI. Оцінка виконання вимог регуляторного акту залежно від ресурсів, якими розпоряджаються органи виконавчої влади чи органи місцевого самоврядування, фізичні та юридичні особи, які повинні впроваджувати або виконувати ці вимоги

Розрахунок бюджетних витрат на адміністрування регулювання для суб'єктів, малого і мікро підприємства наведено у додатку 2.

Реалізація регуляторного акта не потребуватиме додаткових витрат та ресурсів органів виконавчої влади та суб'єктів господарювання.

Регуляторний акт не встановлює додаткових процедур, тому додаткових витрат не передбачається.

## VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акту

Термін дії регуляторного акта пропонується не обмежувати у часі. При цьому передбачається внесення в разі потреби відповідних змін до законодавства України у зв'язку з розвитком законодавства України, Європейського Союзу, змін у документах ІКАО.

Регуляторний акт набирає чинності з дня його офіційного опублікування.

#### VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акту

Таблиця 2.13

##### Визначення показників результативності дії регуляторного акту

Найменування показника	Розмір показника
Суб'єкти господарювання, на яких поширюватиметься дія акту	Кількість суб'єктів авіаційної діяльності, (юридичних осіб) – 174
Рівень інформованості суб'єктів	Повний, проект регуляторного акту розміщено на офіційному веб-сайті Державної авіаційної служби України
Витрати суб'єктів господарювання	Прогнозний показник становить грн. 8 639 669 за рік
Бюджетні витрати	Прогнозний показник становить 301 063 грн. за рік

#### IX. Визначення заходів, за допомогою яких здійснюватиметься відстеження результативності дії регуляторного акту

Відстеження результативності застосування даного регуляторного акту здійснюватиметься Державною авіаційною службою України.

Базове відстеження результативності регуляторного акту здійснюватиметься через рік після набрання чинності актом.

З метою оцінки ступеня досягнення цим регуляторним актом визначених цілей повторно відстеження результативності регуляторного акту здійснюється через два роки з дня набрання чинності цим актом.

Періодичні відстеження результативності регуляторного акту будуть здійснюватися раз на кожні три роки, починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження результативності цього акту.

Вид даних, які використовуватимуться для відстеження – статистичні дані за основними показниками результативності регуляторного акту.

## **2.6 Процедура внутрішнього погодження в Державіаслужбі**

Відповідно до Плану підготовки проєктів нормативно-правових актів у Державіаслужбі проєкт правил перевезення небезпечних вантажів пройшов процедуру внутрішнього погодження з заінтересованими структурними підрозділами Державіаслужби (Схема 2), а саме:

- Управління аеродромів та аеропортів;
- Управління виконання польотів;
- Управління системою авіаційної безпеки;
- Відділ управління ризиками.

Під час внутрішнього погодження управліннями були надані пропозиції та зауваження, які опрацювалися та погоджений проєкт правил перевезення небезпечних вантажів було надано до юридичного управління для проведення юридичної експертизи.

Експертиза проєктів нормативно-правових актів, підготовлених структурними підрозділами Державіаслужби, здійснюється відділом нормативно-правової роботи юридичного управління протягом 15 робочих днів з дня отримання проєкту.

До проєктів нормативно-правових актів, що подаються до юридичного управління, обов'язково додається перелік документів відповідно до Регламенту Кабінету Міністрів України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 18 липня 2007 року № 950, (зі змінами) та/або Порядку подання нормативно-правових актів на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України та проведення їх державної реєстрації, затвердженого наказом Міністерства юстиції України від 12 квітня 2005 року № 34/5, зареєстрованого у

Міністерстві юстиції України 12 квітня 2005 року за № 381/10661 (із змінами). У разі, якщо розроблений проєкт містить норми регуляторного характеру, а його прийняття потребує реалізації передбачених Законом України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» процедур, до нього додається аналіз регуляторного впливу та повідомлення про оприлюднення.

Проєкти наказів організаційно-розпорядого характеру, створені у паперовій формі, повинні відповідати вимогам Типової інструкції з діловодства в міністерствах, інших центральних та місцевих органах виконавчої влади, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 17 січня 2018 року № 55.

## **2.7 Висновок юридичного управління Державіаслужби за результатами проведення юридичної експертизи**

### **Висновок**

Юридичного управління Державіаслужби за результатами проведення юридичної експертизи проєкту наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Авіаційних правил України «Порядок та умови повітряних перевезень небезпечних вантажів»

1. Підстава розробки проєкту нормативно-правового акта (далі - проєкт)

Відповідно до частин першої, п'ятої статті 11, статті 97 Повітряного кодексу України, Закону України «Про перевезення небезпечних вантажів», пункту 8 Положення про Державну авіаційну службу України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 08 жовтня 2014 року № 520, Додатку 18 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію та Технічних інструкцій з безпечного перевезення небезпечних вантажів повітрям Doc 9284 AN/905 ICAO.

2. Відповідність проєкту Конституції України

Проєкт відповідає Конституції України.

3. Відповідність проєкту актам законодавства, що мають вищу юридичну силу

Проєкт відповідає актам законодавства, що мають вищу юридичну силу.

4. Узгодженість проєкту з актами такої самої юридичної сили

Проєкт узгоджується з актами такої самої юридичної сили.

5. Відповідність проєкту вимогам нормопроектувальної техніки

Проєкт відповідає вимогам нормопроектувальної техніки.

6. Наявність у проєкті норм, що можуть сприяти вчиненню корупційних правопорушень

Норм, що можуть сприяти вчиненню корупційних правопорушень не виявлено.

7. Узагальнений висновок

Проєкт погоджується без зауважень.

## **2.8 Висновок про проведення гендерно-правової експертизи**

### **ВИСНОВОК**

про проведення гендерно-правової експертизи проєкту наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Змін до деяких наказів Державної авіаційної служби України»

Проєкт нормативно-правового акта розроблено Державною авіаційною службою України

1. Перелік міжнародних договорів України, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, та резолюцій міжнародних конференцій, міжнародних організацій, їх органів, використаних під час проведення експертизи.

Під час проведення гендерно-правової експертизи проєкту наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Змін до деяких наказів Державної авіаційної служби України» (далі – проєкт акта) застосовувались: Міжнародний пакт про громадянські і політичні права, 1966 рік; Конвенція про боротьбу з торгівлею людьми і з експлуатацією проституції третіми особами, 1949 рік; Конвенція про ліквідацію всіх форм дискримінації щодо жінок, 1979 рік; Конвенція про захист прав людини і основоположних свобод, 1950 рік та протоколи до неї; Європейська соціальна хартія (переглянута), 1996 рік; Конвенція Ради Європи про заходи щодо протидії торгівлі людьми, 2005 рік; Конвенція про права осіб з інвалідністю, 2006 рік; Конвенція Міжнародної організації праці № 156 про рівне ставлення і рівні можливості для трудящих чоловіків і жінок: трудящі із сімейними обов'язками, 1981 рік; Конвенція Міжнародної організації праці № 100 про рівне винагородження чоловіків і жінок за працю рівної цінності, 1951 рік; Міжнародна конвенція про ліквідацію всіх форм расової дискримінації, 1965 рік; Міжнародний пакт про економічні, соціальні і культурні права, 1966 рік; Рамкова конвенція про захист національних меншин, 1995 рік; Загальна декларація прав людини, 1948 рік; Пекінська декларація, 1995 рік; Резолюція 47/135 Генеральної Асамблеї ООН «Декларація про права осіб, що належать до національних або етнічних, релігійних та мовних меншин», 1992 рік.

## 2. Перелік актів законодавства, використаних під час експертизи.

Під час проведення гендерно-правової експертизи проєкту акта застосовувались: Конституція України, Закони України «Про забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків», «Про засади запобігання та протидії дискримінації в Україні», «Про запобігання та протидію домашньому насильству», «Про протидію торгівлі людьми».

3. Наявність або відсутність положень проєкту нормативно-правового акта, які не відповідають принципу забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків.

У проєкті акта відсутні положення, які не відповідають принципу забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків.

4. Проведення аналізу положень проєкту нормативно-правового акта, які можуть порушувати принцип забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків.

У проєкті акта відсутні положення, які не відповідають принципу забезпечення рівних прав та можливостей жінок і чоловіків.



Рис. 2.1. Внутрішнє погодження



## **2.9 Оприлюднення проєкту нормативно-правового акта**

Кожен проєкт регуляторного акта оприлюднюється з метою одержання зауважень і пропозицій від фізичних та юридичних осіб, їх об'єднань.

Після проходження процедури внутрішнього погодження проєкту правил повітряних перевезень небезпечних вантажів на офіційному вебсайті Державіаслужби була розміщена інформація про оприлюднення наступного змісту:

### **ПОВІДОМЛЕННЯ**

Державною авіаційною службою України розроблено проєкт наказу Державіаслужби «Про затвердження Авіаційних правил України «Порядок та умови повітряних перевезень небезпечних вантажів» (далі - проєкт наказу), який відповідно до статті 9 Закону України «Про основні засади державного регулювання політики у сфері господарської діяльності» оприлюднено на офіційному вебсайті Державіаслужби [www.avia.gov.ua](http://www.avia.gov.ua) у розділі «Регуляторна діяльність» «Проєкти регуляторних актів на 2020 рік» з метою одержання зауважень та пропозицій від фізичних та юридичних осіб, їх об'єднань.

Проєкт наказу розроблено з метою приведення нормативно - правової бази у сфері повітряних перевезень небезпечних вантажів у відповідність до Повітряного кодексу України з застосуванням стандартів Міжнародної організації цивільної авіації ІКАО та міжнародного законодавства у сфері повітряних перевезень небезпечних вантажів в національному законодавстві.

Проєктом наказу встановлюються правила перевезень небезпечних вантажів повітряним транспортом, визначаються вимоги та порядок щодо їх приймання, оформлення, обробки, маркування, завантаження та зберігання, вимоги до підготовки персоналу з перевезень небезпечних вантажів та порядок надання звільнення або схвалення.

Пропозиції та зауваження від юридичних та фізичних осіб просимо надсилати протягом місяця до управління авіаційних перевезень та міжнародного співробітництва Державної авіаційної служби України за адресою:

01135, м. Київ, пр. Перемоги.14  
тел./факс 351-55-26  
e-mail: [Nataliia.Rich@avia.gow.ua](mailto:Nataliia.Rich@avia.gow.ua)

та на адресу Державної регуляторної служби України:

01010, м. Київ, вул. Арсенальна, 9/11  
e-mail: [inform@dkrp.gow.ua](mailto:inform@dkrp.gow.ua)

## **2.10 Громадське обговорення**

З метою залучення громадян до участі в управлінні державними справами, надання можливості для їх вільного доступу до інформації про діяльність органів виконавчої влади, а також забезпечення гласності, відкритості та прозорості діяльності зазначених органів проводяться консультації з громадськістю.

Проведення консультацій з громадськістю має сприяти налагодженню системного діалогу органів виконавчої влади з громадськістю, підвищенню якості підготовки рішень з важливих питань державного і суспільного життя з урахуванням громадської думки, створенню умов для участі громадян у розробленні проєктів таких рішень.

Консультації з громадськістю проводяться з питань, що стосуються суспільно-економічного розвитку держави, реалізації та захисту прав і свобод громадян, задоволення їх політичних, економічних, соціальних, культурних та інших інтересів.

Результати проведення консультацій з громадськістю враховуються органом виконавчої влади під час прийняття остаточного рішення або в подальшій його роботі.

Консультації з громадськістю організовує і проводить орган виконавчої влади, який є головним розробником проєкту нормативно-правового акта або готує пропозиції щодо реалізації державної політики у відповідній сфері державного і суспільного життя.

Інформація, пов'язана з організацією та проведенням консультацій з громадськістю, оприлюднюється у спеціально створеній рубриці "Консультації з громадськістю" офіційного веб-сайту органу виконавчої влади та містить наступну інформацію:

#### Правила громадського обговорення проєктів нормативно-правових актів

1. Проєкти нормативно-правових актів виносяться на громадське обговорення для публічної дискусії щодо проєкту в цілому, а також його окремих складових.
2. Щоб провести оцінку проєкту нормативно-правового акту або залишити коментарі, зауваження та пропозиції, потрібно авторизуватись через соціальну мережу Facebook.
3. Кожному проєкту нормативно-правового акту можна надати як загальну оцінку (проголосувати), так і додати свій коментар, зауваження або пропозицію за допомогою запропонованої форми.
4. Надані коментарі, пропозиції та зауваження будуть розглянуті під час доопрацювання проєкту нормативно-правового акту.
5. Не допускаються коментарі, зауваження та пропозиції, які не пов'язані з текстом проєкту нормативно-правового акта, пропагують ненависть, дискримінацію за расовою, етнічною, статевою, релігійною, соціальною ознаками, містять нецензурну лексику або посилання на інші мережеві ресурси, документи, зображення, відеофайли.
6. Адміністрація залишає за собою право не розглядати або видаляти коментарі, зауваження та пропозиції користувача у випадку систематичного та грубого порушення ним правил громадського обговорення.

Відповідно до Порядку проведення консультацій з громадськістю з питань формування та реалізації державної політики, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 03 листопада 2010 року № 996 проводилось

публічне громадське обговорення проєкту правил повітряних перевезень небезпечних вантажів за круглим столом з представниками ТОВ «Авіакомпанія «Меридіан», ТОВ «Авіакомпанія «Атласджет Україна», ТОВ «МАСТЕР-АВІА», ТОВ «АТА «КРУНК».

За результатами публічного громадського обговорення було вирішено доопрацювати та внести доповнення до Авіаційних правил України «Порядок та умови повітряних перевезень небезпечних вантажів» відповідно до пропозицій учасників громадського обговорення.

### **2.11 Затвердження наказу Державіаслужби**

Після проведення публічного громадського обговорення та за результатами зустрічі, опрацьовано проєкт правил повітряних перевезень небезпечних вантажів, Головою Державіаслужби було підписано наказ Державної авіаційної служби України «Про затвердження Авіаційних правил України «Порядок та умови повітряних перевезень небезпечних вантажів», який зареєстрований 12 листопада 2020 року № 1802.

### **2.12 Зовнішнє погодження**

Відповідно до наказу від 15.05.2013 №883/5 Міністерства юстиції України «Про внесення змін до Порядку подання нормативно-правових актів на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України та проведення їх державної реєстрації», зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 15 травня 2013 року за № 742/23274, у випадках, передбачених законодавством, або в разі наявності в нормативно-правовому акті положень та доручень, що поширюються на інші органи, проєкт такого акта повинен бути погоджений з відповідними заінтересованими органами.

Зовнішнє погодження нормативно-правового акта оформляється грифом погодження, який ставиться нижче підпису на лицьовому боці останнього аркуша розпорядчого документа і включає в себе слово «ПОГОДЖЕНО», найменування посади особи та орган, з яким погоджується проєкт нормативно-

правового акта, особистий підпис, ініціали (ініціал імені), прізвище і дату або назву документа, що підтверджує погодження, його дату і номер (індекс), а також засвідчення печаткою.

Зовнішнє погодження може оформлюватися шляхом складання «Аркуша погодження», про що робиться відмітка в самому документі на місці грифа погодження, наприклад: «Аркуш погодження додається».

У разі коли зміст проєкту нормативно-правового акта стосується більше ніж трьох установ, складається «Аркуш погодження».

Після затвердження наказу Державної авіаційної служби України від 12 листопада 2020 року № 1802 «Про затвердження Авіаційних правил України «Порядок та умови повітряних перевезень небезпечних вантажів» його було направлено на погодження до заінтересованих органів (Схема 3), а саме:

- Міністерство інфраструктури України;
- Державна регуляторна служба України;
- Державна інспекція ядерного регулювання України;
- Антимонопольний комітет України;
- Міністерство внутрішніх справ України;
- Державна служба з надзвичайних ситуацій України.

Під час процедури зовнішнього погодження наказ Державіаслужби було погоджено без зауважень усіма заінтересованими органами, окрім Міністерство внутрішніх справ України.

Для вирішення питання щодо зауважень до наказу Державіаслужби, відбулася нарада за участі представників Державіаслужби та Міністерство внутрішніх справ України під час якої було обговорено та прийнято спільне рішення щодо закриття зауважень.

Після отримання погодження від Міністерство внутрішніх справ України наказ Державіаслужби було надано на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України.

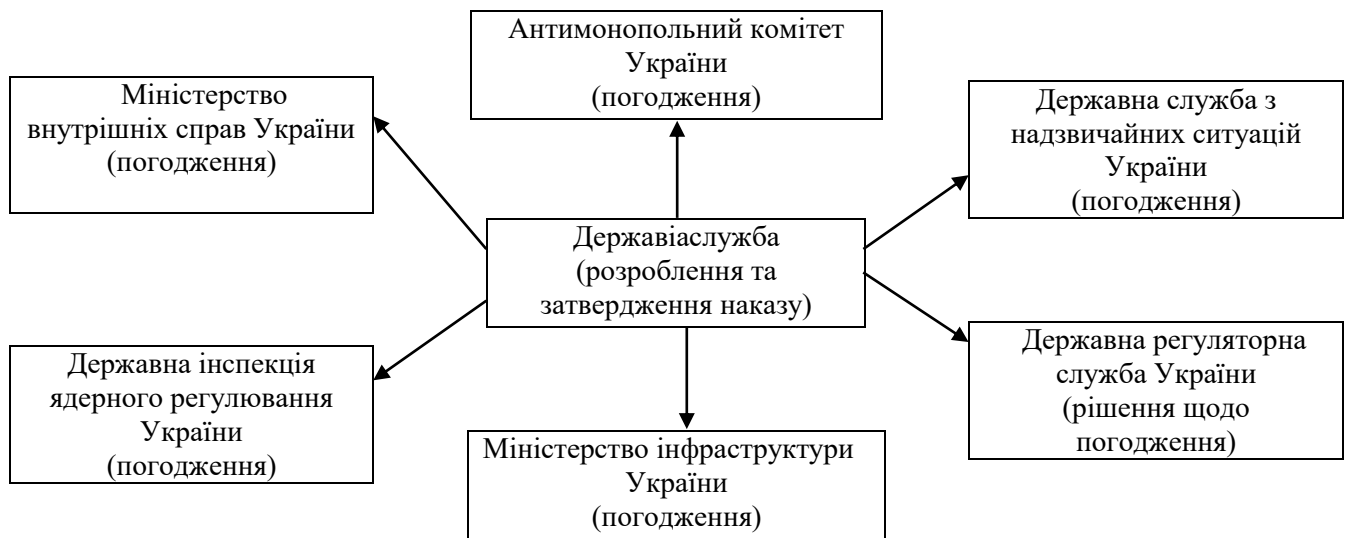


Рис. 2.2. Зовнішнє погодження

### 2.13 Державна реєстрація

Державна реєстрація нормативно-правових актів міністерств, інших органів виконавчої влади, які є суб'єктами нормотворення, здійснюється відповідно до Указу Президента України від 3 жовтня 1992 р. № 493 “Про державну реєстрацію нормативно-правових актів міністерств та інших органів виконавчої влади”, Постанови Кабінету Міністрів України від 28 грудня 1992 р. № 731 «Про затвердження Положення про державну реєстрацію нормативно-правових актів міністерств та інших органів виконавчої влади» та інших актів законодавства про державну реєстрацію нормативно-правових актів.

На державну реєстрацію подаються нормативно-правові акти, прийняті уповноваженими на це суб'єктами нормотворення в електронній (через систему електронної взаємодії органів виконавчої влади із застосуванням засобів кваліфікованого електронного підпису чи печатки) або паперовій формі в порядку, визначеному Мін'юстом, що містять норми права, мають неперсоніфікований характер і розраховані на неодноразове застосування, незалежно від строку їх дії (постійні чи обмежені певним часом) та характеру відомостей, що в них містяться, у тому числі з грифами "Для службового

користування", "Особливої важливості", "Цілком таємно", "Таємно" та іншими, а також прийняті в порядку експерименту.

Державна реєстрація нормативно-правового акта полягає у проведенні правової експертизи на відповідність його Конституції та законодавству України, Конвенції про захист прав людини і основоположних свобод 1950 року і протоколам до неї, міжнародним договорам України, згоду на обов'язковість яких надано Верховною Радою України, та зобов'язанням України у сфері європейської інтеграції та праву Європейського Союзу (*acquis* ЄС), антикорупційної та гендерно-правової експертиз з урахуванням практики Європейського суду з прав людини, а також прийнятті рішення про державну реєстрацію цього акта, присвоєнні йому реєстраційного номера та занесенні до Єдиного державного реєстру нормативно-правових актів.

Нормативно-правовий акт подається на державну реєстрацію протягом трьох робочих днів після його прийняття в одному примірнику (оригінал нормативно-правового акта). Для нормативно-правових актів, які містять інформацію з обмеженим доступом, вимога щодо захисту якої встановлена законом, додатково подається засвідчена в установленому законодавством порядку копія такого акта.

У разі наявності положень, норм та доручень, що поширюються на інші органи, нормативно-правовий акт повинен бути погоджений з відповідними суб'єктами нормотворення та/або з іншими заінтересованими органами відповідно до законодавства в порядку та за формою, встановленими законодавством з питань документування управлінської діяльності.

Спільно виданий нормативно-правовий акт подається на державну реєстрацію органом, підпис першої особи якого на акті стоїть першим.

Разом з нормативно-правовим актом до органу державної реєстрації подаються:

а) пояснювальна записка за формою, визначеною у [додатку 4](#) до Регламенту Кабінету Міністрів України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів

України від 18 липня 2007 р. № 950 (Офіційний вісник України, 2007 р., № 54, ст. 2180; 2019 р., № 84, ст. 2856);

б) порівняльна таблиця за формою, визначеною у [додатку 7](#) до Регламенту Кабінету Міністрів України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 18 липня 2007 р. № 950 (Офіційний вісник України, 2007 р., № 54, ст. 2180; 2019 р., № 84, ст. 2856);

в) документи про зовнішнє погодження та/або погодження за вмовчанням нормативно-правового акта із суб'єктами нормотворення та/або з іншими заінтересованими органами відповідно до законодавства в порядку та за формою, встановленими законодавством з питань документування управлінської діяльності;

У разі коли на державну реєстрацію міністерства та інші центральні органи виконавчої влади подають нормативно-правовий акт з питань, що стосуються соціально-трудової сфери, вони також повідомляють про позицію уповноваженого представника від всеукраїнських профспілок, їх об'єднань та уповноваженого представника від всеукраїнських об'єднань організацій роботодавців щодо цього акта та про проведену роботу з врахування їх зауважень і пропозицій. При цьому необхідність врахування зазначених зауважень і пропозицій визначають міністерства та інші центральні органи виконавчої влади, які приймають цей акт;

У разі коли на державну реєстрацію міністерства та інші центральні органи виконавчої влади подають нормативно-правовий акт з питань, що стосуються осіб з інвалідністю, вони також повідомляють про позицію Уповноваженого Президента України з прав людей з інвалідністю, Урядового уповноваженого з прав осіб з інвалідністю, всеукраїнських громадських організацій осіб з інвалідністю та їх спілок;

г) рішення ДРС про погодження проєкту регуляторного акта;

г) довідка щодо відповідності зобов'язанням України у сфері європейської інтеграції та праву Європейського Союзу (acquis ЄС) за формою, визначеною в [додатку 1](#) до Регламенту Кабінету Міністрів України, затвердженого



постановою Кабінету Міністрів України від 18 липня 2007 р. № 950 (Офіційний вісник України, 2007 р., № 54, ст. 2180; 2011 р., № 88, ст. 3199; 2016 р., № 21, ст. 829);

д) висновок Мінцифри про проведення цифрової експертизи, якщо проєкт нормативно-правового акта стосується питань інформатизації, електронного урядування, формування і використання національних електронних інформаційних ресурсів, розвитку інформаційного суспільства, електронної демократії, надання адміністративних послуг або цифрового розвитку;

е) висновок про проведення гендерно-правової експертизи проєкту нормативно-правового акта за формою, визначеною у [додатку 2](#) до Порядку проведення гендерно-правової експертизи, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 28 листопада 2018 р. № 997 “Питання проведення гендерно-правової експертизи” (Офіційний вісник України, 2018 р., № 96, ст. 3173);

Нормативно-правовий акт може бути повернутий органом державної реєстрації без державної реєстрації для доопрацювання на прохання суб'єкта нормотворення, а також якщо суб'єктом нормотворення порушено вимоги [пункту 9](#) Положення про державну реєстрацію або порядку подання акта на державну реєстрацію, встановленого органом державної реєстрації.

У разі повернення нормативно-правового акта без державної реєстрації суб'єкт нормотворення повинен врахувати всі висловлені органом державної реєстрації зауваження та усунути виявлені порушення і протягом місяця повторно подати акт на державну реєстрацію або надати органу державної реєстрації копію документа про скасування такого акта.

У разі коли нормативно-правовий акт відповідає вимогам, зазначеним у Положенні про державну реєстрацію, орган державної реєстрації приймає рішення про його державну реєстрацію та заносить його до державного реєстру ([додаток 1](#)).

Основною формою ведення державного реєстру є електронна. Кожен запис державного реєстру засвідчується спеціально для цього призначеною

електронною печаткою органу державної реєстрації. Відповідне засвідчення здійснює уповноважена особа органу державної реєстрації.

У разі необхідності з відповідного реєстру робляться витяги в електронній та паперовій формах.

У разі подання нормативно-правового акта в електронній формі з державного реєстру одразу за фактом засвідчення запису про державну реєстрацію відповідного акта автоматично надсилається повідомлення суб'єкту нормотворення через систему електронної взаємодії органів виконавчої влади з такими реєстраційними даними: дата державної реєстрації, номер акта згідно з державним реєстром. Реєстраційні дані нормативно-правового акта автоматично завантажуються до реєстраційно-моніторингової картки відповідного акта у системі електронного документообігу суб'єкта нормотворення та не можуть бути спотворені шляхом їх редагування.

У разі подання нормативно-правового акта в паперовій формі його реєстраційні дані зазначаються органом державної реєстрації в листі про повернення цього акта після державної реєстрації.

Державна реєстрація нормативно-правового акта проводиться протягом 15 робочих днів з дня, наступного після надходження його до органу державної реєстрації, з дотриманням вимог, передбачених пунктами 7-9 цього Положення.

У разі потреби (необхідність проведення аналізу нормативно-правового акта із залученням експертів, вивчення значної кількості актів чинного законодавства тощо) цей строк може бути продовжений органом державної реєстрації, але не більш як на 10 робочих днів, про що повідомляється орган, який надіслав нормативно-правовий акт на державну реєстрацію.

Мін'юст та його міжрегіональні управління мають право залучати вчених, спеціалістів органів виконавчої влади, підприємств, установ та організацій (за погодженням з їх керівниками) для проведення аналізу нормативно-правового акта, поданого на державну реєстрацію.

Нормативно-правовий акт може бути повернутий органом державної реєстрації без державної реєстрації для доопрацювання на прохання суб'єкта

нормотворення, а також якщо суб'єктом нормотворення порушено вимоги [пункту 9](#) Положення про державну реєстрацію або порядку подання акта на державну реєстрацію, встановленого органом державної реєстрації.

У разі повернення нормативно-правового акта без державної реєстрації суб'єкт нормотворення повинен врахувати всі висловлені органом державної реєстрації зауваження та усунути виявлені порушення і протягом місяця повторно подати акт на державну реєстрацію або надати органу державної реєстрації копію документа про скасування такого акта.

У разі коли нормативно-правовий акт відповідає вимогам, зазначеним у Положенні про державну реєстрацію, орган державної реєстрації приймає рішення про його державну реєстрацію та заносить його до державного реєстру.

Основною формою ведення державного реєстру є електронна. Кожен запис державного реєстру засвідчується спеціально для цього призначеною електронною печаткою органу державної реєстрації. Відповідне засвідчення здійснює уповноважена особа органу державної реєстрації.

У разі необхідності з відповідного реєстру робляться витяги в електронній та паперовій формах.

У разі подання нормативно-правового акта в електронній формі з державного реєстру одразу за фактом засвідчення запису про державну реєстрацію відповідного акта автоматично надсилається повідомлення суб'єкту нормотворення через систему електронної взаємодії органів виконавчої влади з такими реєстраційними даними: дата державної реєстрації, номер акта згідно з державним реєстром. Реєстраційні дані нормативно-правового акта автоматично завантажуються до реєстраційно-моніторингової картки відповідного акта у системі електронного документообігу суб'єкта нормотворення та не можуть бути спотворені шляхом їх редагування.

У разі подання нормативно-правового акта в паперовій формі його реєстраційні дані зазначаються органом державної реєстрації в листі про повернення цього акта після державної реєстрації

У разі подання нормативно-правового акта в паперовій формі наступного дня після державної реєстрації оригінал нормативно-правового акта листом з реєстраційними даними повертається суб'єкту нормотворення.

Міністерства, інші центральні органи виконавчої влади направляють для виконання нормативно-правові акти лише після їх державної реєстрації та офіційного опублікування.

У разі порушення зазначених вимог нормативно-правові акти вважаються такими, що не набрали чинності, і не можуть бути застосовані.

При направленні на виконання та опублікуванні нормативно-правового акта посилання на дату і номер державної реєстрації акта є обов'язковим.

Наказ Державної авіаційної служби України від 12 листопада 2020 року № 1802 «Про затвердження Авіаційних правил України «Порядок та умови повітряних перевезень небезпечних вантажів», було подано на державну реєстрацію та зареєстровано в Міністерстві юстиції України 14 січня 2021 року за №57/35679.

# ВИСНОВКИ

Кафедра ОАП				НАУ. 21.1.10 002 ПЗ			
Виконав	Грохольська Н.О.			Висновки	Літера	Аркуш	Аркушів
Керівник	Антонова А.О.				Д	69	3
Н.контр.	Дерев'янка Т.А.				275 ТТ-301ДВ		
Зав. каф.	Шевчук Д.О.						

Відповідно до Плану підготовки проєктів нормативно-правових актів у Державіаслужбі на 2017-2020 роки, затвердженого наказом Державіаслужби від 27.09.2017 №743 (зі змінами), управлінням авіаційних перевезень та міжнародного співробітництва Державіаслужби було розроблено та затверджено проєкт наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Авіаційних правил України «Правила повітряних перевезень небезпечних вантажів» (далі – проєкт правил).

Проєкт правил розроблено з метою приведення нормативно-правових актів, що регулюють діяльність цивільної авіації у сфері повітряних перевезень небезпечних вантажів, у відповідність до Повітряного кодексу України.

Відповідно до статті 97 Повітряного кодексу України, умови повітряних перевезень та перелік небезпечних вантажів встановлюються авіаційними правилами України. Крім того, Україна є членом ІКАО, що передбачає прийняття правил, які містяться в Додатках до Чиказької конвенції у т.ч. Додаток 18 «Безпечне перевезення небезпечних вантажів повітрям», відповідно до Дос. ІКАО 9734 «Керівництво з організації контролю за забезпеченням безпеки польотів».

До моменту прийняття правил повітряних перевезень небезпечних вантажів в національному законодавстві не було окремих, єдиних для всіх суб'єктів авіаційної діяльності (вантажовідправників, експедиторів, суб'єктів, що надають агентські послуги з продажу повітряних перевезень, призначених поштових операторів) правил, що регулюють повітряні перевезення небезпечних вантажів та впроваджують міжнародні стандарти в національне законодавство, а були лише посилання на міжнародні стандарти та вимоги тільки до експлуатантів, що визначені Авіаційними правилами України «Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо льотної експлуатації в цивільній авіації», затвердженими наказом Державної авіаційної служби України від 05 липня 2018 року № 682. Крім того, не була встановлена процедура видачі звільнення (дозвіл, що надається уповноваженим органом з питань цивільної авіації, який передбачає звільнення від дій положень Дос 9284 AN/905 ІКАО «Технічні інструкції з

безпечного перевезення небезпечних вантажів повітрям» (далі – Технічні інструкції)) та схвалення (дозвіл, що надається уповноваженим органом з питань цивільної авіації у випадку перевезення небезпечних вантажів, які заборонені до перевезення повітряними суднами та інших випадках, що зазначені в Технічних інструкціях), не встановлені вимоги до призначених поштових операторів щодо перевезення небезпечних вантажів, не затверджене питання контролю суб'єктів, що надають агентські послуги з продажу повітряних вантажних перевезень з питань перевезень небезпечних вантажів.

Під час аудиту 2017 року ІКАО було встановлено ряд зауважень, у т.ч. і питання щодо здійснення процедури внесення змін в свої правовстановлюючі нормативні акти в області повітряних перевезень небезпечних вантажів з урахуванням поправок 11 (поправки щодо зміни в визначеннях та в системах перевірки) та 12 (поправки щодо зміни в визначеннях, питання відправлення небезпечних вантажів поштою, складанні та затвердження програм підготовки по небезпечним вантажам) до Додатку 18. Це зауваження виникло з причини того, що немає відповідного національного акту, яким можна б було імплементувати вищезазначені поправки. В 2018 році листом від 12.04.2018 № AN11/27-18/47 Державіаслужба проінформувала ІКАО, що Україна надає згоду на запропоновану поправку до Додатку 18 щодо положень, які стосуються термінології та окремого розміщення токсичних та інфекційних речовин, та яка почала застосовуватися з 7 листопада 2019 року. Всі ці вищезазначені правки включені до проєкту Авіаційних правил «Правила повітряних перевезень небезпечних вантажів» та були надані представникам ІКАО під час аудиту в березні 2020 році, але зауваження було «закрито» частково з причини того, що проєкт правил не пройшов процедуру затвердження. Також були опрацьовані та внесені до проєкту правил інші зауваження, які були визначені під час аудиту ІКАО в 2017 році.

Додатково, управлінням авіаційних перевезень та міжнародного співробітництва було вивчено досвід європейських країн щодо імплементування

положень Додатка 18 до Чиказької конвенції «Безпечне перевезення небезпечних вантажів повітрям» в національне законодавство в ряді європейських країн.

Так наприклад, в Італії встановлено єдине Положення «Перевезення небезпечних вантажів», куди включені всі питання, які зазначені в Додатку 18, в тому числі і дублюючі вимоги до експлуатантів, що визначені Регламентом (ЄК) № 965/2012 від 05 жовтня 2012 року (далі - 965 Регламент). Положення є чинним з 31.10.2011 року (зі змінами) та розміщено на офіційному сайті Авіаційної влади Італії.

В Австрії перевезення небезпечних вантажів регулюють Федеральний закон I № 145/1998 (із змінами) «Закон про перевезення небезпечних вантажів» та Постанова до закону II №303/1999 (зі змінами) «Про перевезення небезпечних вантажів», в які включені всі положення Додатка 18 щодо суб'єктів авіаційної діяльності (окрім експлуатантів), підготовки персоналу, питання пакування, маркування тощо, з посиланням на Doc 9284 AN/905 ICAO «Технічні інструкції з безпечного перевезення небезпечних вантажів повітрям». Вимоги до експлуатантів встановлено окремо 965 Регламентом.

Зважаючи на вищезазначене, Авіаційні правила «Порядок та умови повітряних перевезень небезпечних вантажів» стали національним, окремим документом, який містить єдині вимоги до всіх суб'єктів авіаційної діяльності.

Впровадження міжнародних стандартів в національному законодавстві у сфері повітряних перевезень небезпечних вантажів сприятиме підвищенню рівня безпеки польотів та конкурентної спроможності національних авіаперевізників.



## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Додаток 18 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію.
2. Doc 9284 AN/905 ICAO Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Good by Air.
3. Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів».
4. Указ Президента України «Про порядок офіційного оприлюднення нормативно-правових актів та набрання ними чинності».
5. Повітряний кодекс України, прийнятий Верховною Радою України 19 травня 2011 року.
6. Постанова Кабінету Міністрів України від 18 липня 2007 р. № 950 «Про затвердження Регламенту Кабінету Міністрів України».
7. Постанова Кабінету Міністрів України від 11 березня 2004 р. № 308 «Про затвердження методик проведення аналізу впливу та відстеження результативності регуляторного акта».
8. Положення про Державну авіаційну службу України, затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 08 жовтня 2014 року № 520.
9. Наказ від 15.05.2013 №883/5 Міністерства юстиції України «Про внесення змін до Порядку подання нормативно-правових актів на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України та проведення їх державної реєстрації», зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 15 травня 2013 року за № 742/23274.
10. Наказ Державної авіаційної служби України від 20.11.2021 р. №1209 «Про організацію правової роботи у Державній авіаційній службі України».
11. Наказ Державної авіаційної служби України від 12.11.2020 р. №1802 «Про затвердження авіаційних правил України «Порядок та умови повітряних перевезень небезпечних вантажів», зареєстрований в міністерстві юстиції України від 14 січня 2021 року за № 57/35679.
12. ГАБРІЄЛОВА Т.Ю., ЛИТВИНЕНКО С.Л., БАННОВ О.В. Організація та технологія доставки спеціальних категорій вантажів.- К.: Вид. «Кондор» 2018.- 416 с.

# ДОДАТКИ

Кафедра ОАП				НАУ. 21.1.10 002 ПЗ			
Виконав	Грохольська Н.О.			ДОДАТКИ	Літера	Аркуш	Аркушів
Керівник	Антонова А.О.				Д	74	16А
Н.контр.	Дерев'янка Т.А.				275 ТТ-301ДВ		
Зав. каф.	Шевчук Д.О.						

Додаток 1 до АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ проєкту наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Авіаційних правил України «Порядок та умови повітряних перевезень небезпечних вантажів»

## ВИТРАТИ

на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта

Таблиця А.14

Порядковий номер	Витрати	За перший рік	За п'ять років
1	<p>Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання/підвищення кваліфікації персоналу тощо, гривень:</p> <p>а) для експлуатантів:</p> <p>б) для суб'єктів, що надають агентські послуги з продажу вантажних повітряних перевезень</p>	<p>14 400 грн. (первинне навчання 1 особи на курсах з перевезень небезпечних вантажів в сертифікованому центрі) x 25 осіб (10 % нового персоналу) = = 360 000 грн.</p> <p>10 800 грн. (періодичне навчання 1 раз на 2 роки особи на курсах з перевезень небезпечних вантажів в сертифікованому центрі) x 3 особи = = 32 400 грн.</p>	<p>360 000 грн. (первинне навчання 25 осіб на курсах з перевезень небезпечних вантажів в сертифікованому центрі) + (10 800 грн (періодичне навчання 1 раз на 2 роки особи на курсах з перевезень небезпечних вантажів в сертифікованому центрі) x 225 осіб x 2 (кількість періодичного навчання за 5 років) + (10800 грн. (періодичне навчання 1 раз на 2 роки особи на курсах з перевезень небезпечних вантажів в сертифікованому центрі) x 25 осіб (які попередньо проходили первинну підготовку) ) 5 490 000 = грн.</p> <p>10 800 грн. (періодичне навчання 1 раз на 2 роки особи на курсах з перевезень небезпечних вантажів в сертифікованому центрі) x 3 особи x 2 (кількість періодичного навчання за 5 років) = = 64 800 грн.</p>

## Продовження Додатку А

	в) для суб'єктів авіаційної діяльності, які надають послуги з наземного обслуговування	14 400 грн. (первинне навчання 1 особи на курсах з перевезень небезпечних вантажів в сертифікованому центрі) x 3 особи (5 % нового персоналу) = = 43 200 грн.	43 200 грн. (первинне навчання 3 осіб на курсах з перевезень небезпечних вантажів в сертифікованому центрі) + (10 800 грн (періодичне навчання 1 раз на 2 роки особи на курсах з перевезень небезпечних вантажів в сертифікованому центрі) x 60 осіб x 2 (кількість періодичного навчання за 5 років) + (10800 грн. (періодичне навчання 1 раз на 2 роки особи на курсах з перевезень небезпечних вантажів в сертифікованому центрі) x 3 особи (які попередньо проходили первинну підготовку) 1 371 600 = грн.
2	Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), гривень	Додаткових витрат не передбачається	
3	Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам, гривень (для експлуатантів):  внесення змін у 9 розділ Керівництва з експлуатації  підготовка щомісячних звітів щодо здійснених повітряних перевезень небезпечних вантажів  РАЗОМ:	4 год. (внесення змін у 9 розділ Керівництва з експлуатації) x 52,09 грн. = 208,36 грн.  1 год. (підготовка звіту) x 52,09 грн. x 12 (місяців) = 625,08 грн.  833,34 грн.	208,36 грн. x 2 (кількість внесення змін за 5 років) = 416,72 грн.  1 год. (підготовка звіту) x 52,09 грн. x 12 (місяців) x 5 (років) = 3 125,40 грн.  3 542,12 грн.
4	Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/ приписів тощо), гривень	Додаткових витрат не передбачається	
5	Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних/обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо), гривень		

## Продовження Додатку А

	(для експлуатантів): підготовка заяви та супровідних документів на отримання звільнення/схвалення	2 год. x 52,09 грн. x 9 (середня кількість звільнень/схвалень за рік) = 937,62 грн.	2 год. x 52,09 грн. x 9 (середня кількість звільнень/схвалень за рік) x 5(років) = 4 688,10 грн.
6	Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), гривень (для експлуатантів):  за подання заяви на отримання звільнення/схвалення  на внесення змін до 9 розділу Керівництва з експлуатації  підготовка щомісячних звітів щодо здійснених повітряних перевезення небезпечних вантажів  РАЗОМ:	20 грн. (з розрахунку надання заяви та супровідних до неї документів) x 9 (заяви на отримання звільнення/схвалення за рік) = 180 грн.  20 грн.  5 грн. x 12 (місяців) = 60 грн.  260 грн.	900 грн.  20 грн. x 2 (кількість внесення змін за 5 років) = 40 грн.  60 грн x 5 (років) = 300 грн.  1 240 грн.
7	Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу, гривень	Додаткових витрат не передбачається	
8	Інше, гривень	Додаткових витрат не передбачається	
9	РАЗОМ (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8 (окрім рядків 1б) та 1в)), гривень	362 030,96 грн.	5 499 470,22 грн.
10	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць:  а) експлуатантів  б) суб'єктів, що надають агентські послуги з продажу вантажних повітряних перевезень  в) суб'єктів авіаційної діяльності, які надають послуги з наземного обслуговування		19  8  8
11	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємства, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 x рядок 10), гривень:  а) для експлуатантів  б) для суб'єктів, що надають агентські послуги з продажу вантажних повітряних перевезень	6 878 588,24 грн.  259 200 грн.	104 489 934,18 грн.  518 400 грн.
	в) для суб'єктів авіаційної діяльності, які надають послуги з наземного обслуговування РАЗОМ:	345 600 грн.  7 483 388,24 грн.	10 972 800 грн.  115 981 134,18 грн.

Розрахунок відповідних витрат на одного суб'єкта господарювання

Вартість 1 людино-години суб'єкта господарювання становить 52, 09 грн.

Для розрахунку використовується середній розмір заробітної плати за 2018 рік у 8712,45 грн. за 11 місяців (по Україні) при нормі тривалості робочого часу у 2018 році при 40-годинному робочому тижні 1840 годин за 11 місяців (230 робочих днів), згідно з даними, оприлюдненими на сайтах:

(<https://index.minfin.com.ua/ua/labour/salary/average/>)

(<http://www.buhoblik.org.ua/kadry-zarplata/vremya/1681-robochi-dni.html>)

Таблиця А.15

Вид витрат	У перший рік	Періодичні (за рік)	Витрати за п'ять років
Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання/підвищення кваліфікації персоналу тощо			
а) для експлуатантів:	14 400 грн. (первинне навчання 1 особи на курсах з перевезень небезпечних вантажів в сертифікованому центрі) x 25 осіб (10 % нового персоналу) = = 360 000 грн.	10 800 грн (періодичне навчання 1 раз на 2 роки особи на курсах з перевезень небезпечних вантажів в сертифікованому центрі) x 225 осіб x 2 (кількість періодичного навчання за 5 років) + (10800 грн. (періодичне навчання 1 раз на 2 роки особи на курсах з перевезень небезпечних вантажів в сертифікованому центрі) x 25 осіб (які попередньо проходили первинну підготовку) 5 130 000 = грн.	360 000 грн. (первинне навчання 25 осіб на курсах з перевезень небезпечних вантажів в сертифікованому центрі) + (10 800 грн (періодичне навчання 1 раз на 2 роки особи на курсах з перевезень небезпечних вантажів в сертифікованому центрі) x 225 осіб x 2 (кількість періодичного навчання за 5 років) + (10800 грн. (періодичне навчання 1 раз на 2 роки особи на курсах з перевезень небезпечних вантажів в сертифікованому центрі) x 25 осіб (які попередньо проходили первинну підготовку) 5 490 000 = грн.

## Продовження Додатку А

б) для суб'єктів, що надають агентські послуги з продажу вантажних повітряних перевезень	10 800 грн. (періодичне навчання 1 раз на 2 роки особи на курсах з перевезень небезпечних вантажів в сертифікованому центрі) x 3 особи = 32 400 грн	10 800 грн. (періодичне навчання 1 раз на 2 роки особи на курсах з перевезень небезпечних вантажів в сертифікованому центрі) x 3 особи = 32 400 грн.	10 800 грн. (періодичне навчання 1 раз на 2 роки особи на курсах з перевезень небезпечних вантажів в сертифікованому центрі) x 3 особи x 2 (кількість періодичного навчання за 5 років) = 64 800 грн.	
в) для суб'єктів авіаційної діяльності, які надають послуги з	14 400 грн. (первинне навчання 1 особи на курсах з перевезень небезпечних вантажів в сертифікованому центрі) x 3 особи (5 % нового персоналу) = 43 200 грн.	10 800 грн (періодичне навчання 1 раз на 2 роки особи на курсах з перевезень небезпечних вантажів в сертифікованому центрі) x 60 осіб x 2 (кількість періодичного навчання за 5 років) + (10800 грн. (періодичне навчання 1 раз на 2 роки особи на курсах з перевезень небезпечних вантажів в сертифікованому центрі) x 3 особи (які попередньо проходили первинну підготовку) ) 1 328 400 = грн.	43 200 грн. (первинне навчання 3 осіб на курсах з перевезень небезпечних вантажів в сертифікованому центрі) + (10 800 грн (періодичне навчання 1 раз на 2 роки особи на курсах з перевезень небезпечних вантажів в сертифікованому центрі) x 60 осіб x 2 (кількість періодичного навчання за 5 років) + (10800 грн. (періодичне навчання 1 раз на 2 роки особи на курсах з перевезень небезпечних вантажів в сертифікованому центрі) x 3 особи (які попередньо проходили первинну підготовку) ) 1 371 600 = грн.	
Вид витрат наземного обслуговування	Витрати на сплату податків та зборів (змінених/нововведених) (за рік)		Витрати за п'ять років	
Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів)	Додаткових витрат не передбачається			
Вид витрат	Витрати на ведення обліку, підготовку та подання звітності (за рік)	Витрати на оплату штрафних санкцій за рік	Разом за рік	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам, гривень (для експлуатантів):	4 год. (внесення змін у 9 розділ Керівництва з експлуатації) x 52,09 грн. = 208,36 грн.		208,36 грн.	208,36 грн. x 2 (кількість внесення змін за 5 років) = 416,72 грн.
внесення змін у 9 розділ Керівництва з експлуатації підготовка щомісячних звітів щодо здійснених повітряних перевезень небезпечних вантажів	1 год. (підготовка звіту) x 52,09 грн. x 12 (місяців) = 625,08 грн.		625,08 грн.	625,08 грн. x 5 (років) = 3 125,40 грн.
РАЗОМ	833,44 грн.		833,44 грн	3 542,12 грн.

Продовження Додатку А

Вид витрат	Витрати на адміністрування заходів державного нагляду (контролю) (за рік)	Витрати на оплату штрафних санкцій та усунення виявлених порушень (за рік)	Разом за рік	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/ приписів тощо)	Додаткових витрат не передбачається			
Вид витрат	Витрати на проходження відповідних процедур (витрати часу, витрати на експертизи, тощо)	Витрати безпосередньо на дозволи, ліцензії, сертифікати, страхові поліси (за рік - стартовий)	Разом за рік (стартовий)	Витрати за п'ять років
Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних / обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо), гривень (для експлуатантів):  підготовка заяви та супровідних документів на отримання звільнення/схвалення	2 год. (час підготовки заяви) x 52,09 грн. = 104,18 грн.	104,18 грн. x 9 (заяви на отримання звільнення/схвалення за рік) x 52,09 грн. = 937,62 грн.	937,62 грн.	937,62 грн. x 5 (років) = 4 688, 10 грн.
Вид витрат	За рік (стартовий)	Періодичні (за наступний рік)	Витрати за п'ять років	
Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), гривень (для експлуатантів):  за подання заяви на отримання звільнення/схвалення  на внесення змін до 9 розділу Керівництва з експлуатації  підготовка щомісячних звітів щодо здійснених повітряних перевезення небезпечних вантажів  Разом:	20 грн. (з розрахунку надання заяви та супровідних до неї документів) x 9 (заяви на отримання звільнення/схвалення за рік) = 180 грн.  20 грн.  5 грн. x 12 (місяців) = 60 грн.  260 грн.	180 грн.  60 грн.  240 грн.	180 грн. x 5 (років) = 900 грн.  20 грн. x 2 (кількість внесення змін за 5 років) = 40 грн.  60 грн x 5 (років) = 300 грн.  12400 грн.	
Вид витрат	Витрати на оплату праці додатково найманого персоналу (за рік)		Витрати за п'ять років	
Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу	Додаткових витрат не передбачається			



Додаток 2 АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ проєкту наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Авіаційних правил України «Порядок та умови повітряних перевезень небезпечних вантажів»

М-Тест

малого підприємництва

1. Консультації з представниками мікро- та малого підприємництва щодо оцінки впливу регулювання

Консультації щодо визначення впливу запропонованого регулювання на суб'єктів малого підприємництва та визначення детального переліку процедур, виконання яких необхідно для здійснення регулювання, проведено розробником у період з «10» вересня 2018 р. по «01» грудня 2018 р.

Таблиця 2.16

Порядковий номер	Вид консультації	Кількість учасників консультацій, осіб	Основні результати консультацій (опис)
1	Особисті, інтернет- та телефонні консультації з суб'єктами	5	Визначено відсутність встановлення вимог до перевезень небезпечних вантажів повітряним транспортом на рівні Авіаційних правил України.

2. Вимірювання впливу регулювання на суб'єктів малого підприємництва (мікро- та малі):

кількість суб'єктів малого підприємництва, на які поширюється регулювання: 139 (одиниць), у тому числі малого підприємництва 90 (одиниць) та мікропідприємництва 49 (одиниці);

питома вага суб'єктів малого підприємництва у загальній кількості суб'єктів господарювання, на яких проблема справляє вплив 77 (відсотка) (відповідно до таблиці «Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання»)

3. Розрахунок витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання вимог регулювання:

Таблиця А.17

Порядковий номер	Найменування оцінки	У перший рік (стартовий рік впровадження регулювання)	Періодичні (за наступний рік)	Витрати за п'ять років
Оцінка «прямих» витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання регулювання				
1	Придбання необхідного обладнання (пристроїв, машин, механізмів), гривень:  а) для експлуатантів	3 600 грн. (первинне навчання 1 особи на курсах з повітряних перевезень небезпечних вантажів в сертифікованому центрі) x 3 особи (10 % нового персоналу) = 10 800 грн.	2 400 грн. (періодичне навчання 1 раз на 2 роки 1 особи на курсах з перевезень небезпечних вантажів в сертифікованому центрі) x 27 осіб = 64 800 грн.	10 800 грн. (первинне навчання 3 осіб на курсах з повітряних перевезень небезпечних вантажів в сертифікованому центрі) + 64 800 грн. (періодичне навчання 1 раз на 2 роки 27 осіб на курсах з повітряних перевезень небезпечних вантажів в сертифікованому центрі) x 2 (кількість періодичного навчання за 5 років) + 2400 грн. (періодичне навчання 1 раз на 2 роки 1 особи на курсах з перевезень небезпечних вантажів в сертифікованому центрі) x 3 особи (які попередньо проходили первинну підготовку) = 147 600 грн.

	б) для суб'єктів, що надають агентські послуги з продажу вантажних повітряних перевезень	2 400 грн. (періодичне навчання 1 раз на 2 роки особи на курсах з перевезень небезпечних вантажів в сертифікованому центрі) x 1 особу = = 2 400 грн.		2 400 грн. (періодичне навчання 1 раз на 2 роки особи на курсах з перевезень небезпечних вантажів в сертифікованому центрі) x 1 особу x 2 (кількість періодичного навчання за 5 років) = 4 800 грн.
	в) для суб'єктів авіаційної діяльності, які надають послуги з наземного обслуговування	3 600 грн. (первинне навчання 1 особи на курсах з повітряних перевезень небезпечних вантажів в сертифікованому центрі) x 2 осіб (3 % нового персоналу) = 7 200 грн.	2 400 грн. (періодичне навчання 1 раз на 2 роки 1 особи на курсах з перевезень небезпечних вантажів в сертифікованому центрі) x 15 осіб = 36 000 грн.	7 200 грн. (первинне навчання 2 осіб на курсах з повітряних перевезень небезпечних вантажів в сертифікованому центрі) + 36 000 грн. (періодичне навчання 1 раз на 2 роки 15 осіб на курсах з повітряних перевезень небезпечних вантажів в сертифікованому центрі) x 2 (кількість періодичного навчання за 5 років) + 2400 грн. (періодичне навчання 1 раз на 2 роки 2 осіб на курсах з перевезень небезпечних вантажів в сертифікованому центрі) x 2 особи (які попередньо проходили первинну підготовку) = = 84 000 грн.
2	Процедури перевірки та/або постановки на відповідний облік у визначеному органі державної влади чи місцевого самоврядування	Додаткових витрат не передбачається		
3	Процедури експлуатації обладнання (експлуатаційні витрати - витратні матеріали)	Додаткових витрат не передбачається		
4	Процедури обслуговування обладнання (технічне обслуговування)			

5	Інші процедури (уточнити)			
6	Разом, гривень:  а) для експлуатантів  б) для суб'єктів, що надають агентські послуги з продажу вантажних повітряних перевезень  в) для суб'єктів авіаційної діяльності, які надають послуги з наземного обслуговування	10 800 грн.  2 400 грн.  7 200 грн.		147 600 грн.  4 800 грн.  84 000 грн.
7	Кількість суб'єктів господарювання, що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць:  а) експлуатантів  б) суб'єктів, що надають агентські послуги з продажу вантажних повітряних перевезень  в) для суб'єктів авіаційної діяльності, які надають послуги з наземного обслуговування		50  70  19	
8	Сумарно, гривень:  а) для експлуатантів  б) для суб'єктів, що надають агентські послуги з продажу вантажних повітряних перевезень	540 000 грн.  168 000 грн.		7 380 000 грн.  336 000 грн.

Продовження Додатку Б

	в) для суб'єктів авіаційної діяльності, які надають послуги з наземного обслуговування	136 800 грн.		1 596 000 грн.
	РАЗОМ:	844 800 грн.		9 312 000 грн.
Оцінка вартості адміністративних процедур суб'єктів малого підприємництва щодо виконання регулювання та звітування				
9	Процедури отримання первинної інформації про вимоги регулювання			
10	Процедури організації виконання вимог регулювання (для експлуатантів)	4 год. (внесення змін у 9 розділ Керівництва з експлуатації) x 52,09 грн. = 208,36 грн.		4 год. (внесення змін у 9 розділ Керівництва з експлуатації) x 52,09 грн. x 2 (кількість внесення змін за 5 років) = 416,72 грн.
11	Процедури офіційного звітування			
12	Процедури щодо забезпечення процесу перевірок	Додаткових витрат не передбачається		
13	Інші процедури (уточнити)	Відсутні		
14	Разом, гривень (для експлуатантів)	208,36 грн.		416,72 грн.
15	Кількість суб'єктів малого підприємництва, що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць (для експлуатантів)	50		
16	Сумарно, гривень (для експлуатантів)	10 418 грн.		20 836 грн.
	РАЗОМ:			

Бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб'єктів підприємництва

Державний орган, для якого здійснюється розрахунок адміністрування регулювання: Державна авіаційна служба України.

Вартість 1 людино-години співробітника державного органу у 2018 році становить 46,88 грн. з розрахунку посадового окладу головного спеціаліста у 7500 грн. відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 25.01.2018 № 24.

Таблиця А.18

Процедура регулювання суб'єктів малого підприємництва (розрахунок на одного типового суб'єкта господарювання малого підприємництва - за потреби окремо для суб'єктів малого та мікро-підприємств)	Планові витрати часу на процедуру	Вартість часу співробітника органу державної влади відповідної категорії (заробітна плата)	Оцінка кількості процедур за рік, що припадають на одного суб'єкта	Оцінка кількості суб'єктів, що підпадають під дію процедури регулювання	Витрати на адміністрування регулювання* (за рік), гривень
1. Облік суб'єкта господарювання, що перебуває у сфері регулювання	-	-	-	-	-
2. Поточний контроль за суб'єктом господарювання, що перебуває у сфері регулювання, у тому числі:	-	-	-	-	-
камеральні	5	46,88 грн.	1	50 (кількість експлуатантів, що не мають спеціальний дозвіл на перевезення небезпечних вантажів)	11 720 грн.
Віїзні:					
а) перевірка експлуатантів, що мають спеціальний дозвіл на перевезення небезпечних вантажів	8	46,88 грн.	1	19	7 125,76 грн.

## Продовження Додатку Б

б) для суб'єктів, що надають агентські послуги з продажу вантажних повітряних перевезень	4	46,88 грн.	1	53 (35 суб'єктів що надають агентські послуги з продажу вантажних повітряних перевезень з правом оформлення небезпечних вантажів – перевірка здійснюється 1 раз на 1 рік + 18 суб'єктів що не мають права на оформлення небезпечних вантажів – перевірка здійснюється 1 раз на 2 роки)	9 938,56 грн.
РАЗОМ:					21 002,24 грн.
3. Підготовка, затвердження та опрацювання одного окремого акта про порушення вимог регулювання	-	-	-	-	-
4. Реалізація одного окремого рішення щодо порушення вимог регулювання	-	-	-	-	-
5. Оскарження одного окремого рішення суб'єктами господарювання	-	-	-	-	-
6. Підготовка звітності за результатами регулювання (узагальнення та подальша робота з щомісячними звітами щодо здійснених повітряних перевезень небезпечних вантажів)	2	46,88 грн.	12	19 (кількість експлуатантів, що мають спеціальний дозвіл на перевезення небезпечних вантажів та щомісячно надають звіти)	21 377,28 грн.

7. Інші адміністративні процедури:					
перевірка 9 розділу Керівництва експлуатації	2	46,88 грн.	1	69 (кількість експлуатантів, що мають діючий сертифікат експлуатанта)	6 469,44 грн.
видача звільнення/схвалення	30	46,88 грн.	9	19 (кількість експлуатантів, що мають спеціальний дозвіл на перевезення небезпечних вантажів та отримують звільнення/схвалення)	240 494, 40 грн.
Разом за рік	X	X	X	X	301 063,36 грн.
Сумарно за п'ять років	X	X	X	X	1 501 660,16 грн.*

\* - з урахуванням усіх видів перевірок з різною періодичністю за 5 років.

Утворення нового державного органу (або нового структурного підрозділу Державіаслужби) не передбачається.

4. Розрахунок сумарних витрат суб'єктів малого підприємництва, що виникають на виконання вимог регулювання

Таблиця А.19

Порядковий номер	Показник	Перший рік регулювання (стартовий)	За п'ять років
1	Оцінка "прямих" витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання регулювання	844 000	9 312 000
2	Оцінка вартості адміністративних процедур для суб'єктів малого підприємництва щодо виконання регулювання та звітування	10 418	20 836
3	Сумарні витрати малого підприємництва на виконання запланованого регулювання	854 418	9 332 836
4	Бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб'єктів малого підприємництва	301 063	1 501 660
5	Сумарні витрати на виконання запланованого регулювання	1 155 481	10 834 496

5. Розроблення коригуючих (пом'якшувальних) заходів для малого підприємництва щодо запропонованого регулювання не передбачається.